



Entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana : los anclajes y el territorio de proximidad como soporte y recurso para las prácticas de movilidad de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile

Alejandra Lazo

► To cite this version:

Alejandra Lazo. Entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana : los anclajes y el territorio de proximidad como soporte y recurso para las prácticas de movilidad de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. Geography. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II; Pontificia universidad católica de Chile (Santiago de Chile), 2012. Español. NNT : 2012TOU20008 . tel-00711072

HAL Id: tel-00711072

<https://theses.hal.science/tel-00711072>

Submitted on 22 Jun 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



THÈSE

En vue de l'obtention du

DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE

Délivré par :

Université Toulouse 2 Le Mirail (UT2 Le Mirail)

Cotutelle internationale avec :

Pontificia Universidad Católica de Chile

Présentée et soutenue par :

Alejandra LAZO

Le lundi 5 mars 2012

Titre :

ENTRE LE TERRITOIRE DE PROXIMITÉ ET LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE
Les ancrages et le territoire de proximité comme support et ressource
pour les pratiques de mobilité des habitants de la ville de Santiago du Chili.

ED TESC : Géographie et aménagement

Unité de recherche ::

LISST-CIEU

Directeur(s) de Thèse :

Jean Pierre Wolff, professeur à l'Université Toulouse 2- Le Mirail.
Oscar Figueroa, professeur à la Pontificia Universidad Católica de Chile

Rapporteurs :

Jean Marc Fournier, professeur à l'Université de Caen.
Vincent Gouëset, professeur à l'Université de Rennes 2.

Autre(s) membre(s) du jury :

Rosanna Forray, professeur à la Pontificia Universidad Católica de Chile
Denis Eckert, Directeur de l'UMR LISST, Université de Toulouse 2.

ÍNDICE GENERAL

AGRADECIMIENTOS	4
INTRODUCCIÓN GENERAL	7
 PRIMERA PARTE	 20
EL TERRITORIO DE PROXIMIDAD EN UN CONTEXTO DE MOVILIDAD. APROXIMACIÓN TEÓRICO-METODOLÓGICA	 20
Introducción	20
CAPÍTULO 1.....	23
LA PARADOJA DE LA MOVILIDAD. EL TERRITORIO DE PROXIMIDAD COMO SOPORTE PARA LAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD COTIDIANA	 23
SÍNTESIS	58
 CAPÍTULO 2	 59
UNA APROXIMACIÓN COMPRENSIVA Y DINÁMICA DEL TERRITORIO DE PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD COTIDIANA	 59
SÍNTESIS	74
 CAPÍTULO 3.....	 75
LOS CASOS DE ESTUDIO. TRES BARRIOS EMBLEMÁTICOS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE.....	 75
SÍNTESIS	100
 CONCLUSIÓN.....	 101
 SEGUNDA PARTE	 102
LA CONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE. UNA CONSTRUCCIÓN DESDE ARRIBA.....	 102
Introducción.....	102
CAPÍTULO 4.....	103
EXPANSIÓN URBANA Y SEGREGACIÓN EN UNA METRÓPOLIS DEL SUR.....	103
SÍNTESIS	125
 CAPÍTULO 5.....	 126
MOVILIDAD URBANA Y MODOS DE VIDA FRAGMENTADOS	126
SÍNTESIS	153
 CONCLUSIÓN.....	 154

TERCERA PARTE.....	156
ENTRE EL TERRITORIO DE PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD COTIDIANA.TRES BARRIOS DE LA CIUDADDE SANTIAGO DE CHILE. UNA CONSTRUCCIÓN DESDE ABAJO	156
Introducción.....	156
CAPÍTULO 6.....	158
ENTRE ARRAIGO Y CONFINAMIENTO. LA LLEGADA A EL CASTILLO Y LA IMPORTANCIA DEL TERRITORIO DE PROXIMIDAD.....	158
SÍNTESIS	212
 CAPÍTULO 7.....	214
LA HUIDA DE LAS CLASES MEDIAS Y EL IDEAL COMUNITARIO. ¿EL ANCLAJE FUE POSIBLE PORQUE LA MOVILIDAD FUE ACEPTADA?	214
SÍNTESIS	256
 CAPÍTULO 8.....	258
UN PROYECTO COLECTIVO MODERNO. ENTRE UTOPIÁ, ARRAIGO Y DETERIORO	258
SÍNTESIS	293
 CONCLUSIÓN	295
 CUARTA PARTE	298
APERTURA: LOS ARQUETIPOS	298
Introducción.....	298
CAPITULO 9.....	299
LOS ARQUETIPOS DE LA PROXIMIDAD COMO SOPORTE PARA LA MOVILIDAD	299
SÍNTESIS	314
 CONCLUSIÓN FINAL.....	317
 ANEXOS	325
 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	416
LISTA DE FIGURAS, TABLAS Y RECUADROS	432
ÍNDICE DETALLADO	436

AGRADECIMIENTOS

Quisiera expresar mi gratitud a todos aquellos que de alguna y otra manera forman parte de esta tesis. Primero, agradecer enormemente a mis profesores directores, el Sr. Jean Pierre Wolff de la Universidad de Toulouse Le Mirail, y el Sr. Óscar Figueroa de la Pontificia Universidad Católica de Chile, quienes aceptaron dirigir esta tesis y me introdujeron en el fascinante mundo del transporte y la movilidad. Agradecer también a Pablo Bilbao del LISST-CIEU por todo su apoyo, amistad y cercanía en estos casi cinco años de tesis. Asimismo, por haber hecho posible la cotutela con la Pontificia Universidad Católica de Chile, específicamente con el Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos de esta casa de estudios.

Asimismo, expresar mis agradecimientos a Pau Avellaneda, profesor e investigador del Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona, por confiar en mí, por apoyarme y hacerme sentir que valía la pena investigar sobre estos temas; al profesor Jean Marc Fournier de la Universidad de Caen y a la profesora Rosanna Forray de la Pontificia Universidad Católica de Chile, por sus lecturas y consejos, que fueron muy importantes para mejorar este manuscrito. Dar las gracias también a Yves Jouffe, por sus grandes aportes teóricos en los temas de la movilidad, por sus consejos y lecturas, así como por su amistad.

Quisiera agradecer especialmente al estimado profesor Andrés Recasens, por haber sido mi maestro y por todo lo que me enseñó durante la Licenciatura en Antropología. Mi reconocimiento por mostrarme el fascinante mundo de la antropología urbana.

A los habitantes de mis tres terrenos de estudio, muchas gracias por haberme dejado entrar en su cotidianidad, sin ustedes esta tesis no habría sido posible.

Agradecer a todos mis amigos de Toulouse y de Chile (Hélène, Isa, Pancho, Gloria, Diego, Marine, Gaby, Cesar, Claudia-Ximena), quienes siempre me apoyaron y confiaron en que este momento llegaría. Dar las gracias también a Cata Cornejo, antropóloga y amiga, quien fue fundamental en el trabajo de terreno realizado en El Castillo.

Finalmente extender mis agradecimientos a mi familia, gracias a ellos he llegado hasta aquí: gracias a mis abuelos, a mis padres y hermanos (Horacio, Bernardita, Pamela, Francisca y Diego) por su amor y apoyo incondicional. Gracias a mi esposo Rodrigo, a quien conocí en Toulouse y quien ha sido desde el principio una parte fundamental de esta tesis: gracias por enseñarme lo que significa ser una investigadora y recordarme lo siempre necesario que es luchar para conseguir los sueños, seguir adelante y no desfallecer. Gracias por tu amor y comprensión en los momentos difíciles, gracias por confiar en mí.

Esta tesis fue realizada gracias a la Beca Presidente de la República, otorgada por el Gobierno de Chile y Conicyt para estudios de doctorado en el extranjero.

¡¡¡Esta tesis está dedicada a todos ustedes!!!

*[...] Santiago, entonces, se convierte en una postal llena de intersticios, vacíos y puntos
suspensivos donde la ciudad vivida no calza simétricamente con ninguno de los trazados que han
dibujado de ella sus planificadores
y sus jueces [...]*

SANTIAGO IMAGINADO, CARLOS OSSA Y NELLY RICHARD

INTRODUCCIÓN GENERAL

A ratos me siento como una extranjera, mirando la ciudad con los ojos bien abiertos, atenta, asombrada de ver cómo poco a poco la ciudad cambia, se mueve, respira. ¿Qué es lo que me gusta de la ciudad? No lo sé, simplemente me atrae, me genera una curiosidad que me dan ganas de interrogarla.

Desde mi primer regreso a Chile en el año 2008, después de un año y medio de haber comenzado el doctorado en Toulouse, pensaba en el papel que podría tener la antropología en el estudio de las grandes metrópolis, contextos que sin duda eran muy distintos de aquellos estudiados por la antropología más clásica, tal como lo plantea M. : Delgado (1999):

[...] es obvio que los motivos que fundaron a la antropología como disciplina –el conocimiento de las sociedades exóticas– carecen hoy de sentido, en un mundo crecientemente globalizado en que ya apenas es posible –si algún día lo fue de veras– encontrar el modelo de comunidad exenta, culturalmente determinada y socialmente integrada, que la etnografía había convertido en su objeto central [...] (1999: p.9)

Situada entonces en esta nueva realidad, surge el interés por estudiar lo que pasa en la ciudad en la que vivo, por comprender la interrelación que existe entre el espacio, la sociedad y la cultura, entre los procesos urbanos macro y las realidades micro. Esta tesis nace de esa búsqueda por analizar y comprender la dimensión cultural del fenómeno urbano y su espacialidad, dando cuenta de los sentidos y los vínculos que unen a los individuos con el territorio que habitan.

La génesis de un problema de investigación

En la literatura que había comenzado a revisar sobre los cambios urbanos y su impacto en las formas de habitar y de moverse de los habitantes de la ciudad, había posturas bastante radicales, llegando incluso algunos investigadores (Ascher, 1998; Dubois Taine y Chalas, 1998) a plantear la tesis del “hombre nómada”, desprovisto de todo anclaje y lazos territoriales.

Estos planteamientos dejan entrever la idea de que el individuo habría modificado su modo de vida y, por lo tanto, su relación con el tiempo y el espacio. Según Lebois (2008: p.181), “[l]a identidad no se construirá más en relación con el lugar de origen y/o residencia sino que a través de la capacidad de ser independiente de toda adscripción territorial gracias a la autonomía que dan los medios de desplazamiento y las tecnologías de la información”.¹ Asimismo, las formas de sociabilidad tradicionales habrían sido modificadas yendo más allá de toda determinante geográfica y cuestionando la dimensión local de las relaciones.

¹ Traducción propia.

Para Ascher (1998), el inmueble, las relaciones de vecindad, la vida de barrio, toda esa gama de pertenencia a la vivienda tiende a debilitarse hasta ocupar un lugar residual en los modos de estructuración de la vida de los individuos. Desde esta perspectiva, pareciese ser que la pregunta por el anclaje y el arraigo no tenía cabida y la preocupación por el rol del territorio de proximidad como espacio de referencia perdería vigencia.

Pero, ¿era esto tan cierto? ¿Había perdido el individuo toda adscripción territorial? ¿Qué pasaba en la ciudad de Santiago de Chile?

Con este cuestionamiento en mente, y a medida que construía mi investigación, fui descubriendo que existían investigaciones en antropología, sociología urbana y geografía sobre las maneras de habitar y vivir en los espacios urbanos (Kaufmann et al., 2001; Authier, 2002; Ramadier, 2002; Márquez, 2006; Carpentier, 2007b) que respondían a estas preguntas, al mostrar que para un número importante de habitantes la proximidad aparecía todavía como un soporte de las maneras de habitar que no se contraponía con la movilidad cotidiana (capítulos 1 y 2 de esta tesis). Lo anterior, se reafirmaba al observar que incluso los individuos catalogados de móviles y flexibles, tenían la necesidad de situar gran parte de sus acciones en territorios próximos como la casa y el barrio, o cuando veía que en las poblaciones más pobres, sus habitantes frente a la imposibilidad de moverse en la urbe, echaban mano de importantes estrategias de movilidad, localizadas esencialmente en la proximidad.

Como plantea Kaufmann (2011), ir lejos no implica necesariamente una ruptura con el lugar de origen, familia o medio ambiente. Se puede trabajar lejos de casa sin que ello implique un desarraigo. De este modo, pareciese ser que los transportes y los medios de comunicación más que generar ‘mayor movilidad’ contribuyen al sedentarismo. En este sentido, muchos individuos se valen de sus recursos (medios de desplazamiento, tecnologías de la información y también de los recursos del territorio de proximidad) para evitar tener que cambiar de residencia y poder arraigarse en el lugar deseado. Se trata de desplazarse, explica Kaufmann, pero siendo lo menos móvil posible, es decir, cambiando lo menos posible la cotidianidad.

Siendo entonces consciente de que habito en un mundo marcado por una exigencia cada vez mayor de desplazamiento entre diferentes tiempos y espacios, surgió en mí la pregunta por el papel que tiene el territorio de proximidad, ante la constatación de que muchos de los individuos que habitan en la ciudad de Santiago de Chile desean una inserción socioespacial marcada por la proximidad. De este modo, mi reflexión se aboca a la necesidad de comprender la sociedad urbana actual no solo atendiendo la movilidad y la velocidad, sino que también centrando el análisis en la relación que se da entre la velocidad y la lentitud, la proximidad y la distancia, la inmovilidad y la movilidad.

¿Cómo comprender la movilidad cotidiana?

Para Orfeuyl y Massot (2005) el estudio de la movilidad aparece como un analizador importante de los modos de vida, ya que la movilidad permite el “encuentro con el otro” y la realización de las actividades. Sin embargo, la movilidad no se reduce solo a esta esfera, sino que se amplía a la construcción de espacios por parte de los individuos y los sentidos otorgados a estos, dimensión también importante en este análisis.

Desde este punto de vista, la comprensión de la movilidad abarca no solo los desplazamientos cotidianos, la accesibilidad a los recursos, bienes y servicios o las competencias y capitales individuales, sino también el cómo los individuos ocupan y se posicionan en el espacio (social/espacial) que practican, dándole así un sentido al espacio y también a su cotidianidad. Así, la movilidad será comprendida, retomando lo planteado por Kaufmann (2011:1), “como un derecho a la transformación de sí, un derecho a realizarse en el sentido de la capacidad de realizar los proyectos de vida y controlar la relación con el mundo y con los otros”².

Es entonces desde esta lógica de desplazamientos y actividades cotidianas, de la observación de las prácticas y estrategias puestas en marcha por los individuos y sus familias, de los proyectos de vida deseados, de los lugares practicados y los sentidos otorgados a estos, que pretendo construir una definición de *movilidad cotidiana* pertinente y estrechamente relacionada con las formas de habitar.

La relación entre el territorio de proximidad y las prácticas de movilidad cotidiana

El punto de partida de esta tesis lo construí basándome en las ideas antes mencionadas y en investigaciones recientes sobre de la ciudad de Santiago de Chile que daban cuenta de que si bien había aumentado el abanico de posibilidades de elección y se extendía el espacio de vida de los individuos, se presentaba al mismo tiempo una valoración de los territorios de proximidad, como son el barrio y el vecindario (Márquez, 2006), tanto por parte de los habitantes como por parte de la acción pública. Esta constatación llevó a que me planteara las siguientes interrogantes:

–¿Qué valor adquiere a la casa y el barrio en un contexto de diversificación de las sociabilidades, de crecimiento de las movilidades, de modificación de la estructura del tiempo de la vida cotidiana o incluso de desarrollo y de movilización de nuevas tecnologías de la información y de la comunicación?

–Y en este sentido, el territorio de proximidad ¿se constituye en un soporte y recurso para la movilidad cotidiana de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile? ¿Cómo esto participa en la construcción de las formas de habitar de una ciudad cada vez más fragmentada?

² Traducción propia.

Si bien sabía que estos cuestionamientos no eran totalmente nuevos, pues ya en la década de 1920 los sociólogos de la Escuela de Chicago (Park, Burgess, McKenzie, Wirth, Zorbaugh) se interrogaban sobre las realidades y el devenir de las relaciones de vecindad y de barrio en las grandes metrópolis contemporáneas (Topalov, 2003), esto adquiría en la ciudad de Santiago de Chile una nueva importancia. En efecto, justo al comenzar mi investigación veía por un lado que se ponía en duda la proximidad geográfica y su significación como referencia tradicional a la vecindad y al barrio, y por el otro, veía una multiplicación de discursos y de políticas públicas que privilegiaban la revalorización de la proximidad, como los emblemáticos programas Chile Barrio y Quiero Mi Barrio.³

Bajo un contexto de discusión entre pérdida de los lazos sociales de vecindad versus revalorización de la proximidad, pensaba que lo más adecuado para abordar esta problemática era hacerlo a partir del concepto de 'proximidad', pues si bien la proximidad es una construcción, la expresión de un modo de vida, el espacio casa-barrio era un espacio de múltiples significaciones. En este sentido, el contexto residencial, la vecindad, el barrio, podía tener connotaciones sobre sus habitantes y sus modos de apropiación del espacio. El barrio como espacio de proximidad podía ser una fuente de diferentes formas de anclaje y vínculos. Así, el anclaje y los vínculos tejidos no solo podían reducirse a una simple relación con el espacio, pues integraban también una dimensión social, sino que el arraigo a un lugar depende también de los vínculos sociales que ahí se tejen. En un contexto de intensas transformaciones sociales y urbanas resultaba interesante observar que los anclajes con el territorio persistían y se transformaban, impactando también en las prácticas de movilidad cotidiana de las personas.

El contexto de las transformaciones urbanas en Santiago de Chile y su impacto en las prácticas de movilidad cotidiana

En la investigación geográfica y antropológica que llevé a cabo durante los cuatro años y medio de esta tesis, me propuse indagar en la importancia que tenía el territorio de proximidad para las prácticas de movilidad cotidiana de los habitantes de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. Esto, bajo el presupuesto de que daría nuevas luces sobre la movilidad y las formas de habitar la ciudad.

Frente a las exigencias de movilidad y flexibilidad impuestas por las características de un mundo cada vez más conexionalista y reticular (Bolstanski y Chiapello, 1999), marcado por la pérdida de los soportes institucionales (Castel, 1995; Martuccelli, 2007) y donde la movilidad se transforma en un elemento de diferenciación y exclusión social (Jirón, Lange y Bertrand, 2010; Le Breton, 2004b), la casa y el barrio aparecían como el soporte-recurso que tenían los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile para responder a dicha exigencia.

³ Se trata de programas ministeriales que tuvieron por objetivo mejorar la vida de los barrios más vulnerables del país a partir de una serie de acciones y actividades de mejoramiento socioespacial.

En este sentido, argumentar la importancia del territorio de proximidad para las prácticas de movilidad cotidiana requiere referirse también a las grandes transformaciones territoriales que ha sufrido la ciudad en las últimas décadas,⁴ pues ello ha repercutido en una escala más bien local. Teniendo en cuenta que una de las transformaciones más importantes que ha experimentado la ciudad de Santiago de Chile ha sido el aumento de la movilidad, la extensión de las redes de transporte y la adopción de nuevas tecnologías de información y comunicación, me parece importante preguntarse por los cambios urbanos que han ocurrido en esta ciudad.

Si retrocedemos un poco en el tiempo, podemos recordar que fue en la década de 1970 cuando el mercado comenzó a tener cada vez más influencia en la ciudad de Santiago de Chile, no solo en términos políticos y económicos, sino que también en la forma y tamaño que alcanzaba la ciudad. La modificación de la ley urbana de 1975 marca un hito importante porque permitió la construcción de viviendas fuera de la ciudad ayudando con ello a la expansión de esta. Junto a ello, las políticas de erradicación de campamentos,⁵ puestas en marcha a partir de la década de 1970, expulsaron a las poblaciones pobres hacia áreas periféricas de bajo precio, desprovistas de servicios como salud, educación, etc., liberando con esto las áreas de mayor valor para el desarrollo de nuevos proyectos urbanos para la clase más acomodada. Todo ello enmarcado por un sistema de transporte cada vez más desregularizado que seguía a estas nuevas urbanizaciones periféricas. Cambios que fueron lentamente transformando la fisonomía social y territorial de esta ciudad.

Este proceso no se detuvo y en la década de 1980 la liberación y desregulación continuó, adoptándose una de las medidas más emblemáticas: aquella que eliminaba el límite urbano de la ciudad, poniendo con ello más tierra a disposición de los nuevos desarrollos urbanos.

La expansión urbana que se produjo en la ciudad durante esos años se sustentó en el aumento del ingreso, que se vio reflejado en la agregación de nuevas áreas periféricas y en el desarrollo de población, ahora dispersas en diferentes lugares de la ciudad. Asimismo, el acceso y el uso del automóvil para los viajes diarios dejaron al alcance de las familias motorizadas (familias más acomodadas) áreas que antes estaban alejadas de la zona urbana, haciendo que los precios del suelo subieran otra vez.

Sin embargo, la vivienda social requería de suelos más baratos que se encontraban también fuera de la ciudad, lo cual no solo incentivó la formación de guetos de pobres en la periferia, sino que además se transformó en un nuevo estímulo para que la ciudad siguiera creciendo. Con ello, se generaron desigualdades a nivel de acceso a servicios, como por ejemplo al transporte

⁴ Me baso en los argumentos presentados por Figueroa y Rodríguez (2013) en su artículo *Urban Transport, Urban Expansion and Institutions and Governance in Santiago, Chile*. Hay que recordar que los aspectos urbanos y territoriales de la ciudad de Santiago de Chile serán profundizados en la segunda parte de esta tesis.

⁵ Campamentos: asentamientos informales.

público, aumentando los tiempos de viaje para estas poblaciones que ahora debían desplazarse desde la periferia hasta sus lugares de trabajo, ubicados al otro lado de la ciudad. De este modo, es posible plantear que se ha producido un proceso de expansión y dispersión simultánea que ha dado lugar a una nueva configuración territorial asociada a la clase socioeconómica y su localización, que segrega y fragmenta la ciudad.

En cuanto al sistema de transporte de la ciudad de Santiago de Chile, se observa que los viajes por persona aumentaron en las últimas décadas, lo que da cuenta de la importancia que tiene la movilidad cotidiana para esta ciudad. No solo han aumentado en forma importante los viajes en automóvil privado a partir del crecimiento del ingreso, de la localización periférica de las viviendas y de la proliferación de autopistas concesionadas, sino que también el transporte público ha sido objeto de grandes transformaciones.

Se percibe que tras un largo período de desregulación, que comenzó en los años setenta cuando primaba el caos y el desorden en las calles, se pusieron en marcha durante la década de 1990 nuevas políticas de regulación que consistieron básicamente en la licitación de servicios y concesiones de rutas y recorridos que dieron lugar a una gestión público-privada no solo en el ámbito del transporte público, sino que además en las carreteras y autopistas. Asimismo se implementaron nuevas regulaciones ambientales y tecnologías de operación.

En este contexto surgió durante el año 2007 el nuevo sistema de transporte público para la ciudad de Santiago de Chile: Transantiago. En los primeros meses de su funcionamiento se produjo una serie de disfuncionalidades que afectaron la movilidad cotidiana de los habitantes de la ciudad. Las carencias de infraestructura vial y estaciones para buses, la falta de una política de subsidios permanente, así como la incapacidad de gestión de los operadores, la persistencia de algunas lógicas de desregulación y la baja inversión del Estado –sobre todo en los primeros meses de su funcionamiento– fueron elementos que terminaron afectando la calidad del servicio y la movilidad cotidiana de los habitantes de la ciudad.

De este modo, es posible plantear que dentro del complejo y cambiante contexto en el que se inserta esta investigación (expansión urbana, fragmentación y segregación socio-territorial, aumento de la movilidad, problemas de transporte, etc.), existe otro fenómeno que ocurre también en la ciudad de Santiago de Chile y que viene de la mano con las transformaciones presentadas anteriormente. En efecto, es en este escenario de cambio, movimiento y expansión, donde aparecen prácticas de movilidad cotidianas que toman como puntos de apoyo espacios cada vez más acotados y territorios más contiguos.

En rigor, todos los individuos, ricos o pobres, pequeños o grandes, deben construir un tipo de relación con su territorio de proximidad –casa y barrio–, pues ello les permite

gestionar de mejor manera sus prácticas y estrategias de movilidad cotidiana, en otras palabras, enfrentar los cambios urbanos en que están insertos. En este sentido, más allá de centrar esta discusión en un individuo “nómada” o en individuos replegados en su barrio, se da cuenta en esta tesis de las formas en que se articulan el anclaje y los vínculos en la proximidad con la movilidad cotidiana.

La metodología y los casos de estudio

Para llevar a cabo esta investigación y poder responder a estas interrogantes, elegí un enfoque que se enmarca en el llamado enfoque de tipo inductivo-constructivista. Desde esta perspectiva intenté construir la teoría, pero ‘desde abajo’ (Glaser y Strauss, 1967), en el sentido que es en el terreno donde busqué la validación de mi análisis. Es entonces a partir del terreno que construí la teoría, dando cuenta de una relación dialéctica entre investigador y actor, lo cual resultó muy enriquecedor para esta investigación (capítulo 3).

Este enfoque me permitió no tener que comenzar desde teorías preexistentes y con esto ir a buscar los datos al terreno. Por el contrario, esta aproximación favoreció el surgimiento de nuevas ideas, de prácticas que no habrían podido ser tomadas en cuenta si hubiese partido de un marco rígido. Se favoreció entonces una reformulación constante de la teoría y de las hipótesis de investigación en función de aquello que aparece en el terreno. Esta aproximación es proclive a una postura de gran reflexividad y creatividad, pues me permitió no solo limitarme al análisis de comportamientos que aparecen a veces como evidentes, sino que también escarbar en los nuevos comportamientos que se estaban dando en la ciudad.

Por ejemplo, y en un primer momento pensaba que la movilidad cotidiana no era complementaria con la proximidad, sin embargo, la apertura teórica antes comentada me permitió integrar, en el segundo acercamiento al terreno, estos y otros elementos que en un principio no se habían considerado. Como lo explica Guillemette (2006), el análisis cualitativo construido a partir del terreno permite una cierta innovación teórica, cuestión que habría sido imposible desde otra perspectiva.

Elegí, para estudiar la relación entre territorio de proximidad y movilidad cotidiana, tres terrenos de estudio, tres barrios emblemáticos de la construcción de la ciudad de Santiago de Chile, cuyos individuos se caracterizaban por tener una inscripción territorial bien referenciada en su espacio local (ver capítulo 3). Me interesaba la escala barrial, porque esta aparecía como la unidad de observación más pertinente para estudiar la complejidad urbana (Grafmeyer, 2006: p.30).

Sin embargo, debo reconocer que en un primer momento de la investigación solo me interesaba estudiar a los habitantes de bajos ingresos, pues pensaba que comprendiendo las

dificultades y prácticas de movilidad cotidiana de estos habitantes sería posible decir algo sobre la movilidad de Santiago de Chile. Pero, y a medida que avanzaba en la investigación, acorde a mis lecturas y las discusiones con los investigadores, me fui dando cuenta de la importancia de comprender la movilidad como un fenómeno ‘social total’⁶ que no solo abarcaba las prácticas de desplazamiento, sino que los motivos, los significados, vínculos, en fin, la relación que el individuo teje con el territorio que practica.

A partir de estos cuestionamientos, además del interés por indagar en la movilidad cotidiana de otros grupos de la ciudad, es que llegué a incluir dos terrenos adicionales al primer terreno. En un principio me había centrado en comprender la relación territorio de proximidad-movilidad cotidiana en un barrio con alta marginalidad y alejado del centro. Sin embargo, después incluí otros dos terrenos adicionales, quedando la muestra constituida por tres barrios: El Castillo en La Pintana, La Comunidad Ecológica en Peñalolén y Villa Portales en Estación Central.

El primer terreno estudiado, y con el cual partí mi investigación, fue el barrio de El Castillo en la comuna de La Pintana. Este es un barrio constituido por población pobre y muy pobre, que se localiza en la periferia sur de la ciudad de Santiago de Chile, bastante alejado del centro de la ciudad, y que representa un caso emblemático de las erradicaciones llevadas a cabo en la época de la dictadura militar. El objetivo de estudiar este territorio y sus habitantes se basó en el interés por develar el contexto e historia de formación de esta población así como las prácticas de movilidad cotidianas centradas en lo local, recursos que sabía eran importantes para las familias que conformaban este barrio.

El segundo terreno estudiado fue la Comunidad Ecológica de Peñalolén. Este barrio de clase acomodada se formó en los albores de los años ochenta, en la periferia rural de la ciudad, por un grupo de familias descontentas de la vida urbana. Seleccioné este terreno porque me interesaba estudiar las movilidades cotidianas de las familias que vivían ahí, quienes supuestamente compartían una vida de barrio y comunidad muy intensa. Asimismo, por encontrarse en un sector periférico, pensaba que muchos de ellos tendrían prácticas de movilidad cotidiana basadas en el automóvil privado. Me interesaba para esta investigación comprender las estrategias puestas en marcha por los individuos y sus familias para combinar la vida en la Comunidad y la movilidad cotidiana.

Finalmente, el tercer y último terreno fue la Unidad Vecinal Portales, conjunto de casas y edificios construidos por el Estado para la clase media trabajadora del país. Este proyecto,

⁶ En 1986, el sociólogo Michel Bassand escribía que la movilidad espacial era un fenómeno social total, refiriéndose con ello a que la movilidad no podía ser tratada como un simple desplazamiento, sino que como una acción que está en el corazón de los procesos sociales de funcionamiento y de cambio (Vincent-Geslin, 2010).

emplazado en el pericentro de la ciudad, se constituyó en un proyecto emblemático del ideal modernizador del Estado de la década de 1950. El objetivo de estudiar este barrio radica en que se trata de un hito que marca la arquitectura chilena, así como por el hecho de que fue un proyecto concebido para el encuentro entre sus habitantes. Me parecía interesante observar que había bastantes habitantes que privilegiaban la escala de la proximidad para sus prácticas cotidianas, así como la centralidad de este territorio y la buena accesibilidad con la que contaba lo hacían un espacio único en la ciudad.

Seleccioné para esta investigación tres barrios no con la intención de cruzar y comparar estos territorios, sino que con el interés de dar cuenta de una diversidad de comportamientos y experiencias espaciales que correspondían a las distintas formas de habitar la casa, el barrio y la ciudad.

Me pareció que lo más adecuado para estudiar la relación entre territorio de proximidad y movilidad cotidiana era observando y escuchando la voz de quienes habitaban en los territorios. Para ello realicé, a partir de un acercamiento *etnográfico* (ver capítulo 2), observaciones y visitas reiteradas a los terrenos, conversaciones informales y entrevistas (51 entrevistas abiertas) con los habitantes, lo cual me permitió acercarme con mayor profundidad a la relación surgida entre el individuo y su territorio. Las conversaciones con los habitantes fueron guiadas sobre la base de tres espacios: casa, barrio y ciudad. En cada uno de ellos se indagó en las prácticas, estrategias y significaciones otorgadas a los lugares, al mismo tiempo que se realizaron observaciones y visitas frecuentes a cada uno de los barrios durante todo el proceso de la investigación.

Para comprender mejor cada uno de los terrenos estudiados, consideré necesario establecer *dimensiones* que me ayudaran a agrupar y analizar la información recolectada en terreno. Para ello, identifiqué ocho dimensiones que permitían dar cuenta del tipo de soporte que es la proximidad para los individuos y su relación con la movilidad cotidiana: 1) el tipo de anclaje y los vínculos tejidos con el territorio de proximidad, 2) la historia y horizonte residencial de los habitantes, 3) las estrategias familiares, 4) la extensión de las redes sociales, 5) el tipo y localización del trabajo, 6) los medios de transporte utilizados, 7) la socialización y el consumo, y, finalmente, 8) la percepción del tiempo. (ver capítulo 2).

Sin embargo, estas dimensiones no podían ser estudiadas de manera aislada, sino que en su interacción, dando cuenta de la variedad de vínculos con el territorio que puede existir entre individuos de un mismo grupo social. En este sentido, pude observar personas que paradójicamente si bien valoraban su casa y se sentían muy arraigadas a ella, replegándose en la vivienda, rechazaban el barrio por considerarlo inseguro y hostil. Y otros que en cambio tenían prácticas barriales muy intensas, situación que no se contradecía con una movilidad cotidiana igualmente importante más allá de esta escala.

Lo que me interesaba observar en esta investigación eran estas combinaciones y las tensiones que podían generarse, sobre todo los contenidos que tomaba la relación territorio de proximidad-movilidad cotidiana, y los sentidos de la relación afectiva-instrumental, pues lo consideraba un eje característico de la vinculación del individuo con su territorio.

A lo largo de la investigación me fui dando cuenta de que la proximidad se había convertido en un elemento central de los nuevos estudios que abordaban el tema de la movilidad (Fol, 2009; Ramadier, 2002; Jouffe, 2009; Lindón, 2002). En este sentido, había visto la aparición de investigaciones que subrayaban la importancia de tomar en cuenta, en forma conjunta e interdependiente, los aspectos relativos a la proximidad territorial y a las movilidades espaciales. En efecto, y como lo plantean los investigadores Jouffe y Campos (2009), aparecen “visiones alternativas donde la relevancia del territorio como referente geográfico de sentido resulta central”, lo cual implica que la puesta en marcha de una movilidad generalizada, “no es suficiente evidencia para pensar que la movilidad construye un necesario desarraigo del territorio local y significativo” (Jouffe y Campos 2009: p.2).

En rigor, la lectura del territorio de proximidad como soporte y sus dimensiones (anclajes o vínculos prácticos y afectivos) me permitió comprender la movilidad desde una dimensión más amplia, es decir, la manera como se daba la relación entre el individuo y el territorio, dando cuenta no de una relación opuesta, más bien de una dialéctica entre anclaje en la proximidad y movilidad cotidiana. De este modo, las combinaciones que aparecieron fueron muy variadas, donde la movilidad y el anclaje eran los extremos entre los cuales existía un continuo (Jouffe y Campos, 2009). Esta tesis se acerca entonces a la experiencia de la proximidad de los individuos, al observar cómo estos utilizaban los recursos del territorio de proximidad en pos de su movilidad cotidiana, las estrategias puestas en marcha, su capacidad de reacción y sus competencias.

En otras palabras puedo decir que esta investigación se enfocó en la espacialidad de los habitantes, es decir, en la relación afectiva y/o instrumental que los individuos establecen con los territorios que practican, dejando al descubierto que cada individuo construye, organiza e integra los territorios a su medida. En rigor, las movilidades y las no movilidades, así como sus significados, se transformaron en aquello que me interesaba develar.

La construcción de las hipótesis

Otro de los elementos que diferencia esta investigación de aquellas seguidas tradicionalmente por la geografía y los estudios urbanos es el estatus de las hipótesis. En esta investigación no traté de verificar hipótesis preconstruidas, sino que de elaborarlas partiendo de las observaciones (Bertaux 2005), lo cual me permitía salir de las especulaciones y nociones preconcebidas sobre los habitantes. En este sentido, el modelo elaborado de esta forma tiene el valor de una

interpretación plausible más que de una explicación en estricto sentido. Desde esta perspectiva construí tres hipótesis a partir de los resultados encontrados en terreno.

La primera de ellas, y de orden más general, plantea que frente a una creciente exigencia a la movilidad, el territorio de proximidad (casa y barrio) se convierte en un soporte que sirve a los individuos para desarrollar sus estrategias y prácticas de movilidad cotidiana. En efecto, me inclinaba a pensar que el territorio de proximidad era un punto de apoyo, un soporte, un lugar donde están los recursos sociales, familiares, económicos, etc., recursos que ayudan y compensan la exigencia a la movilidad. La dimensión espacial (casa y barrio) aparecía como reveladora de los recursos (capital económico, cultural, social, etc.) de los grupos sociales.

La segunda hipótesis que construí, subsidiaria de la anterior, postula que la relación que los individuos establecen con su territorio de proximidad, así como las percepciones y las características de este espacio, influyen en la movilidad cotidiana de los individuos. De esta forma, un determinado tipo de anclaje o vínculo con el territorio de proximidad (entre el polo afectivo y práctico) tendría un correlato en las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos. Me inclinaba a pensar que individuos que tenían una relación más instrumental con su espacio residencial tendrían prácticas de movilidad cotidiana hacia afuera, mientras que quienes tenían un mayor arraigo e implicación con este espacio desarrollarían prácticas centradas en lo local. Sin embargo, y más allá de un simple ‘efecto del lugar’, en un sentido determinista, era interesante explorar de manera comprensiva las relaciones complejas que existían entre el territorio de proximidad y las prácticas de movilidad cotidiana acercándose a las diferencias que existen entre los individuos.

La tercera y última hipótesis plantea que la creciente exigencia a la movilidad recae sobre el propio individuo y su familia, y por lo tanto requería de la puesta en marcha de prácticas y estrategias. Se puede observar cómo muchas familias exigidas y agotadas por una movilidad lejana, desearían una inserción social basada en la proximidad.

De este modo, son los individuos y sus familias quienes deben poner en marcha prácticas y estrategias en términos de movilidad cotidiana, lo que lleva a observar nuevas diferencias de movilidad, esta vez asociadas no solo a componentes de tipo socioeconómicos, sino que en relación con las características de las tácticas y estrategias emprendidas por cada actor y familia para manejar de mejor manera la proximidad y la distancia. En este sentido, se trata de acceder a una movilidad que permita realizar los proyectos de vida, de manejar la relación con el mundo y con los otros, de asegurar una mejor calidad de vida.

Finalmente, he dividido este trabajo de investigación en cuatro grandes partes que constituyen el relato que he construido para presentar al lector. En *la primera parte* presento el marco temático, teórico y metodológico de la investigación. En un primer momento expongo

la postura teórica, aquella que pone al territorio de proximidad como un elemento importante para la movilidad cotidiana de los individuos, donde el espacio es visto como un soporte, que da cuenta de la dimensión espacial de lo social (capítulo 1). En seguida, planteo la traducción metodológica de la propuesta teórica por medio de una aproximación metodológica que se ha llamado comprensiva y dinámica, centrada en un acercamiento de tipo etnográfico. Se postulan las dimensiones que me interesan observar: el anclaje, los vínculos prácticos y afectivos que los individuos establecen con el territorio de proximidad y su influencia en la movilidad cotidiana (capítulo 2). Finalmente, presento los tres casos de estudio y sus principales características (capítulo 3).

Luego, y siendo consciente de que para comprender las realidades micro es necesario comprender el contexto donde se desarrollan, propongo en *la segunda parte* de esta tesis (capítulos 4 y 5) explicar las principales transformaciones urbanas producidas en la ciudad de Santiago de Chile en las últimas décadas, con el fin de contextualizar y comprender de mejor manera las prácticas y experiencias de movilidad cotidiana de los individuos estudiados.

En la *tercera parte* (capítulos 6, 7, 8) presento los resultados y los análisis de terreno desde una perspectiva antropológica y etnográfica. En esta parte de la tesis pongo de relieve los lazos que existen entre la movilidad cotidiana, los anclajes y los vínculos surgidos con el territorio de proximidad. Así, en un primer momento analizo desde una perspectiva etnográfica cada terreno, dejando al descubierto las lógicas y prácticas que sus habitantes ponen en juego en su cotidianidad. A partir del relato de los habitantes se trata de explicar y comprender cómo los individuos y sus familias han llegado al lugar que habitan, cómo fue el proceso de instalación, cuáles fueron las lógicas puestas en marcha y qué relación tienen hoy con su proximidad, al mismo tiempo que se observan las prácticas y estrategias de movilidad cotidiana que estos ponen en marcha en las diferentes escalas.

A lo largo de este recorrido comentado, en el que se mezcla mi voz con la de los entrevistados, he intentado mostrar que muchas de las movilizaciones cotidianas toman sentido en relación con la proximidad, es decir, se transforman en el instrumento de conciliación de las cualidades respectivas de los espacios de vida de los habitantes. Se observa cómo una determinada movilidad cotidiana puede ir de la mano con una determinada elección residencial o posición en el espacio de la ciudad, al tiempo que se ponen al descubierto las estrategias, los recursos utilizados, las competencias individuales, así como cuestiones más complejas y sensibles relativas a las redes sociales, la familiaridad, la solidaridad, el arraigo, la apropiación, la resistencia, el deseo de marcharse y el sentimiento de cautividad.

Finalmente, concluye la tesis con una *cuarta parte*, en la que elaboré un capítulo final (capítulo 9), pues consideré necesario contrastar los resultados encontrados en cada terreno y dar

cuenta de la dimensión global de las prácticas de movilidad cotidiana, lo cual habla de ciertos patrones y lógicas de movilidad cotidiana que se repetían en cada uno de los barrios estudiados. Para ello y sobre la base de lo observado, conversado y comprendido en terreno, construí tres arquetipos que dan cuenta del valor que tiene la proximidad como soporte para las prácticas de movilidad cotidiana (el arquetipo de la localidad, el arquetipo del metropolitano y el arquetipo del replegado-asignado). Sin embargo, hay que decir que en ningún caso quise encasillar a los individuos en algunos de estos tipos de clasificación (estoy consciente de que la relación de los individuos con su territorio es más compleja que eso), más bien la idea fue presentar un modelo analítico que pudiera ser puesto a prueba en otras investigaciones.

Puedo decir que el objetivo de esta investigación radica en poder acercarse a las diferentes maneras de habitar la ciudad, de implicarse en el barrio o de rechazarlo, de conjugar proximidad y movilidad cotidiana o, por el contrario, ahondar en el sedentarismo y el anclaje. Considero que esta es la manera que tienen los individuos para articular ‘vínculos fuertes’ con ‘vínculos débiles’, de construir un lugar propio desde donde se pueda permanecer, pero desde el cual también se pueda salir a practicar la ciudad.

PRIMERA PARTE

EL TERRITORIO DE PROXIMIDAD EN UN CONTEXTO DE MOVILIDAD. APROXIMACIÓN TEÓRICO-METODOLÓGICA

Introducción

El objetivo que me propuse en esta primera parte fue dar cuenta de los fundamentos teóricos y metodológicos que guiaron mi investigación. Bajo un escenario de movilidad generalizada (Lannoy y Ramadier, 2007; Bourdin, 2005a), de prescripción⁷ a la movilidad (Le Breton, 2004b; Martucelli, 2006a) y de fragmentación de los espacios de vida (Viard, 1994), se hacía cada vez más necesario pensar en los modos de vida que se estaban desarrollando en la ciudad. En este sentido, y considerando que el aumento de la movilidad marca un cambio importante en las formas de habitar y, sobre todo, en la relación del individuo con su espacio, me interesaba poder observar en esta investigación la relación que se tejía entre *el individuo y su territorio de proximidad*.

En esta tesis el territorio de proximidad⁸ se define como el lugar más próximo que rodea a un individuo –su espacio residencial (casa), el barrio y las relaciones de vecindad–, es decir, como aquella “dimensión más familiar de la ciudad que permite el anclaje social mínimo de cada uno, su mínimo social vital, tal cual es vivido en los más mínimos detalles cotidianos”⁹ (Agier, 1999: p.5).

⁷ Traducción del francés *injection*.

⁸ Hay que aclarar que toda vez que se hable en esta tesis de ‘proximidad’, se estará siempre haciendo referencia al ‘territorio de proximidad’ tal como es definido aquí.

⁹ Traducción propia.

Como vivimos en una sociedad que es considerada cada vez más móvil (Stock, 2004), resultaba interesante estudiar otra dimensión, aquella que a menudo ha quedado omitida. La consideración del territorio de proximidad en los estudios de la movilidad cotidiana permite entender este territorio como un vector en la construcción del sentido que los individuos le dan al mundo que habitan, siendo un componente esencial para su movilidad.

Las páginas que siguen a continuación tienen por objetivo mostrar cómo al integrar en el estudio de la movilidad cotidiana¹⁰ *la relación con el territorio de proximidad*, se está enriqueciendo la reflexión sobre la relación del individuo con su territorio, al dar cuenta de la dimensión social de lo espacial. Mi intención es *describir y comprender cómo el territorio de proximidad y los anclajes¹¹ —prácticos y afectivos— vinculados con este espacio participan de los desplazamientos y las movi- lidades cotidianas de los individuos*, postulando la idea del territorio de proximidad como un ‘soporte’ para la movilidad cotidiana.

De este modo, me centro no solo en las movi- lidades cotidianas, sino que, sobre todo, en el sentido que tienen para los individuos sus significaciones y sus articulaciones, puesto que la movilidad cotidiana es aprehendida a partir de su relación con la proximidad. Asimismo, no se debe olvidar que las características de los lugares y de los medios donde se efectúan estos anclajes son traducidos de manera distinta por los individuos, pues la identidad, la cultura geográfica del habitante, su historia personal, etc., son filtros interpretativos importantes (Morel-Brochet, 2008) que condicionan su movilidad cotidiana.

El territorio de proximidad y la movilidad cotidiana aparecen como las piedras angulares de la identidad del habitar. En este sentido, el sujeto se construye en su relación con el espacio que practica, al mismo tiempo que transforma este espacio y el espacio lo transforma.

En esta primera parte de la tesis presento lo que he llamado la paradoja de la movilidad, que plantea que en un contexto de valoración y exigencia a la movilidad, los individuos necesitan el territorio de proximidad como un ‘soporte’ para sus movi- lidades. Me interesa entonces dejar al descubierto la relación que se teje entre los anclajes en el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana. Al mismo tiempo, planteo las herramientas teórico- conceptuales que permiten leer esta relación. En un segundo momento abordo la aproximación metodológica elegida en esta investigación, la cual privilegió una entrada inductiva, comprensiva y dinámica del territorio de proximidad y la movilidad cotidiana, que partió desde el terreno hasta la construcción de la teoría apostando por una perspectiva de tipo etnográfico.

¹⁰ En un sentido estricto entiendo las prácticas de movilidad cotidiana como todos los actos y desplazamientos, como todas las frecuentaciones de los lugares, es decir, todos los actos espacializados que el individuo lleva a cabo en determinado contexto (Di Méo y Buleon, 2007), y que remiten a su cotidianidad.

¹¹ Defino los anclajes como todos los vínculos afectivos y/o prácticos que el individuo teje con los territorios que practica y que dan cuenta del soporte que es el territorio de proximidad para los individuos.

Termino esta primera parte con la presentación de los tres barrios investigados en esta tesis. Tal como lo mencionaba en la introducción, elegí para esta investigación tres barrios emblemáticos de la ciudad de Santiago de Chile, pues consideraba que daban cuenta de las transformaciones producidas en la ciudad en las últimas décadas. Villa Portales, El Castillo y la Comunidad Ecológica representan tres formas de ‘hacer ciudad’: el proyecto modernizador del Estado, las políticas de erradicación de la dictadura militar y la privatización de la vivienda por parte de los habitantes, respectivamente. Barrios cuyo origen se remonta a políticas públicas específicas, pero que también fueron contruidos desde los propios habitantes. De este modo, surge la importancia de estudiar estos tres barrios, pues constituyen tres hitos del desarrollo urbano de la ciudad de Santiago de Chile, al mismo tiempo que se trata de barrios donde sus individuos se caracterizan por una inscripción territorial e identitaria bien referenciada en su espacio local, pero que en la actualidad experimentan una serie de cambios y reconfiguraciones que ponen en jaque la forma de habitar la proximidad.

Finalmente, me parece que en un contexto donde la ciudad de Santiago de Chile está sufriendo intensos cambios y transformaciones urbanas (transformaciones en la infraestructura urbana, aumento de la movilidad, segregación y fragmentación socioespacial, etc.), es necesario investigar qué pasa con los territorios de proximidad y cómo los individuos que en ellos habitan lograr conjugar la vida del barrio con la movilidad cotidiana.

CAPÍTULO 1

LA PARADOJA DE LA MOVILIDAD. EL TERRITORIO DE PROXIMIDAD COMO SOPORTE PARA LAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD COTIDIANA

Enfrentados a ritmos de vida y actividades que se tornan cada vez más diferenciados, explica Martuccelli (2006a), el individuo deberá ser capaz de integrarse con la urbe al mismo tiempo que apropiarse de los espacios de su cotidianidad. Para el sujeto se tratará de poder manejar la tensión que genera por un lado la exigencia a la movilidad espacial y por el otro el arraigo, el compromiso y la integración con los lugares.

Considerando que el interés de mi investigación son las prácticas de movilidad cotidiana y el anclaje de los habitantes de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile, los que se caracterizan por tener prácticas centradas en su territorio de proximidad –casa y barrio–, me parece pertinente comenzar por definir cómo la proximidad está participando de las movilidades cotidianas de los individuos, al constituirse en un *espacio estratégico* desde donde el individuo ve y vive la ciudad.

De este modo, y retomando la hipótesis general de esta tesis, planteo la idea del territorio de *proximidad como soporte* para las movilidades de los individuos. Luego, presento una definición del territorio de proximidad que sea pertinente para acercarse a las dos escalas centrales de esta tesis: la casa y el barrio. Pongo sobre la mesa los conceptos (herramientas) que sirven para analizar la relación entre proximidad y movilidad cotidiana, a partir de la hipótesis que plantea que existe una influencia del medio ambiente sobre los comportamientos de movilidad. Asimismo, reviso la importancia que tienen las motivaciones, las estrategias y la capacidad de reacción en la constitución de las formas de habitar. Finalmente, expongo brevemente lo que se ha llamado la ‘prueba urbana’, concepto que ayuda a comprender la experiencia de movilidad de los individuos.

1. UNA VISIÓN ALTERNATIVA DE LA MOVILIDAD

El primer obstáculo que tuve que enfrentar fueron las posturas que planteaban una movilidad generalizada de la sociedad (Lannoy y Ramadier, 2007; Bourdin, 2004) y la consiguiente pérdida de los soportes territoriales. Para resolverlo postulé una visión alternativa, que le otorga una posición central al territorio como referente geográfico de sentido y de movilidad para los individuos (Jouffe y Campos, 2009; Carpentier 2007a; Authier, 2005, 2002). Esta idea se sustenta

en que las reconfiguraciones espacio-temporales que viven los individuos no son suficientes para pensar que la movilidad constituye un des-arraigo con el territorio de proximidad.

Esta tesis tiene como punto de partida la dimensión social de lo territorial, donde el territorio de proximidad tiene gran relevancia en la relación que establece el individuo con el espacio que habita. Ello implica observar el papel que desempeña el territorio de proximidad (lugar de arraigo, de lazos sociales, de trabajo, etc.) y cómo dicho papel participa de la movilidad cotidiana.

Tomaré entonces estos elementos para sobrepasar la clásica oposición entre móviles y no móviles, al poner sobre la mesa la idea que plantea que las diferencias de movilidad no solo pueden explicarse por cuestiones estructurales de clase o localización en la ciudad, sino que están asociadas a una diversidad de factores (Kaufmann, 2008; Ramadier, 2002). De este modo, planteo que la movilidad cotidiana será diferente desde un punto de vista cualitativo, tal como se verá a lo largo de esta investigación.

1.1. El reforzamiento de los lazos territoriales

Al comenzar a revisar la literatura que aborda la movilidad, si bien me encuentro con que existe una serie de planteamientos que postulan una movilidad generalizada de la sociedad y el debilitamiento de la dimensión territorial, también aparecen otras visiones que plantean que la reconfiguración de las relaciones socio-espaciales vinculadas a la movilidad de la sociedad provocarían un arraigo mayor del individuo con el territorio (Jouffe y Campos 2009; Authier, 2002; Carpentier, 2007a).

Surge entonces la pregunta por el papel que tiene el territorio de proximidad en este contexto de mayor importancia de la movilidad, pues los análisis que ponen a la movilidad como su eje central, a menudo olvidan los vínculos que los individuos tejen con su territorio de proximidad (Lazo y Calderón, 2011). En efecto, y contrariamente a lo que se piensa, el aumento de la escala global tanto en los desplazamientos como en las interconexiones no se produce en detrimento de lo local, “la vida cotidiana de la gente sigue desarrollándose en términos estrictamente locales” (Mcdowell, 2000: p.13). De este modo varios investigadores, a partir de evidencia empírica (Authier, 2002; Fol, 2009), argumentan que el apego y la pertenencia a un lugar concreto siguen teniendo importancia para los habitantes.

Jacinto y Millenaar (2009) explican que los territorios de proximidad podrían ser para determinados grupos una marca subjetiva todavía importante, pues se constituyen en un espacio social en el que se identifican y que se distingue del afuera. Surgen entonces nuevos referentes identitarios ligados a los espacios más próximos y a los grupos de referencia (Merklen, 2005).

Situada entonces en una perspectiva en que la dimensión espacial tiene un papel fundamental en la experiencia de movilidad cotidiana de los individuos, doy cuenta del territorio de proximidad –específicamente la casa y el barrio– como un *soporte* para la inserción socio-relacional y socio-espacial de los individuos.

El territorio de proximidad se constituye en un lugar de referencia desde donde los individuos ven y conquistan la ciudad. Dentro de un contexto donde se valoriza cada vez más la movilidad, algunos individuos echarán mano a los recursos de lo local como una forma de hacer frente a las exigencias de una movilidad creciente. En este sentido, los anclajes y los vínculos establecidos con el territorio de proximidad hacen posible la exploración de la ciudad en sus diversas escalas. Como idea central de esta tesis planteo que el territorio de proximidad en la ciudad de Santiago de Chile no ha desaparecido, sino que por el contrario surge como un contexto y fuente de recursos importantes para todos los grupos sociales.

¿Qué son los soportes? Dos concepciones¹²...

Propongo explicar brevemente lo que la sociología del individuo entiende por ‘soporte’ y cómo este concepto puede ayudar a comprender la importancia que tiene el territorio de proximidad para las prácticas de movilidad cotidiana.

El primer desafío del individuo no es otro que la posibilidad misma de su existencia. Constituirse como individuo exige una soberanía sobre sí y una gestión de la separación hacia los otros. La pregunta principal entonces de una sociología del individuo es saber cómo el individuo es capaz de sostenerse en el mundo, es decir, centrarse en los soportes gracias a los cuales los individuos logran asumir el peso de la existencia.

Ante esta interrogante principal de saber cómo el individuo se sostiene en el mundo, surgen varias respuestas, y una de ellas es la figura de un individuo que se soporta desde el interior. Aquí el individuo es presentado como dueño y señor de sí mismo. Esta figura, muy típica de la modernidad, señala a un individuo independiente, autónomo y singular. Sin embargo, ello viene a negar parte de las dependencias humanas. De este modo, y más allá de los cuestionamientos que puedan hacerse a este tipo de posturas, la pregunta sociológica central del individuo en la modernidad reenvía a la manera cómo el individuo se sostiene y es sostenido.

A medida que el individuo moderno se desligaba de los lazos comunitarios se pensó que podía encontrar en sí mismo, y casi exclusivamente en sí mismo, las fuerzas que le permitían sostenerse y autogobernarse frente al mundo exterior. Una línea de razonamiento que ha hecho del individuo el dueño de todos sus actos y el valor supremo del orden social. Sin embargo, esta

¹² Me baso para este apartado en los planteamientos de Danilo Martuccelli (2007) expuestos en su libro *Cambio de rumbo. La sociedad a escala del individuo*.

conceptualización solo fue posible mientras el individuo estuvo sostenido desde el exterior. La figura de un individuo que se sostiene desde el interior no ha existido, sino en la medida en que el individuo se encontraba activamente encastrado en la sociedad por medio de soportes como el Estado, la familia, la religión, etc.

El proyecto de un individuo que se sostiene desde el interior, el ‘individuo soberano’ de la modernidad, ha sido el resultado de un momento histórico particular, ese en el que “los lazos sociales eran ya lo suficientemente débiles como para permitir al individuo forjarse un espacio personal, pero eran todavía lo suficientemente fuertes como para inscribirlo dentro de relaciones sociales que le permiten mantener la ilusión de sostenerse desde el interior” (Martuccelli, 2007: p.69-70). En este sentido, el proyecto de una sociedad en la cual cada individuo se sostiene desde el interior no ha sido tal, pues el individuo requiere y ha requerido para existir y sostenerse un gran número de soportes externos e internos, materiales y simbólicos.

Lo anterior toma una nueva relevancia en la modernidad a medida que se incrementa el espesor subjetivo de los actores y que deviene cada vez más necesario descargar una parte de la propia estabilidad en soportes externos. Aun más, dice Martuccelli (2007: p.77), “el tránsito entre prácticas socialmente enmarcadas y actividades libres, entre periodos de vida bajo fuerte regulación externa (trabajo, familia, círculos sociales) y periodos de gran relajación institucional constituye una de las pruebas más banales y difíciles a las que los individuos están sometidos en las sociedades actuales”. De este modo, el individuo solo puede ser comprendido desde el conjunto de soportes, materiales y simbólicos, próximos o lejanos, conscientes o inconscientes que lo forman.

Existen dos maneras que podríamos llamar las más ‘clásicas’ para poder entender los soportes: una que se inscribe en una concepción de tipo más restringida y otra concepción más ampliada. La primera de ellas está representada por Robert Castel, para quien los soportes son las condiciones socioeconómicas de posibilidad de los individuos, las bases sobre las cuales deben apoyarse para poder desplegar sus estrategias personales. De este modo, Castel conceptualiza los soportes por medio de la propiedad, puesto que es ella la que asegura la independencia afectiva del individuo. Por ejemplo, un individuo puede tener soportes gracias a la propiedad social, lo que le permite autosostenerse; y por el otro lado, un individuo que está desprovisto de dichos soportes sufre de un proceso complejo de desafiliación y de descalificación. Lo que le interesa a Castel es hacer una historia de los soportes políticos y económicos del individuo a fin de subrayar el rol que le toca al Estado benefactor en la construcción del individuo moderno. Desde esta perspectiva se deja de lado la dimensión existencial de los soportes y se analizan como puros recursos o capitales para la acción.

La segunda noción se apoya en la idea de que la modernidad se caracteriza por el tránsito de dependencias personales hacia dependencias impersonales, en las que el dinero tiene una mayor función. El dinero permite nuevas formas de distanciamiento y una forma particular de interdependencia que abre espacio a la libertad. Esto aparece muy claro en la obra de G. Simmel, en la que se resalta una nueva lectura de los vínculos sociales propios de la modernidad. Hoy es menos seguro que el dinero garantice por doquier relaciones de no-dependencia; a la vez es menos seguro que las relaciones personales, de entre las cuales un número creciente son cada vez más electivas, sean aun un factor homogéneo de dependencia. Se puede decir que por un lado nuestras relaciones instrumentales con los otros aumentan al mismo tiempo que cada vez se reconocen las deudas hacia los otros.

La noción de soporte reenvía entonces a una dimensión esencial del individuo en la medida que ella es una condición para su existencia. Los soportes son numerosos y conocer si un individuo cuenta con muchos o con pocos no explica la función existencial que estos tienen. Lo importante, explica Martuccelli (2007), es comprender cómo los individuos constituyen un entorno existencial que combina relaciones u objetos, experiencias o actividades diversas, próximas o lejanas, lo que crea un tejido que sustenta y construye el mundo del individuo.

Comprender la diversidad de estos factores como soportes exige comprenderlos en su significación personal. Por ejemplo, un mismo recurso (un dormitorio, un empleo, una relación) puede tener una significación radicalmente diferente según los contextos y los actores. Al mismo tiempo que los soportes no son solo materiales, sino que pueden ser también imaginarios y simbólicos. De lo que se trata es, antes que hacer un inventario de los elementos materiales e inmateriales presentes en el entorno existencial del individuo, comprender las maneras por las cuales los individuos se sostienen en el mundo (Martuccelli, 2007).

La noción de soporte, continúa Martuccelli, apunta a aprehender estos conjuntos heterogéneos de elementos, reales o imaginarios, que se despliegan a través de un entramado de vínculos, que suponen un diferencial de implicación según las situaciones y las prácticas, gracias a las cuales los individuos se sostienen.

1.2 El territorio de proximidad como 'soporte', como 'lugar propio' y como 'espacio estratégico' para la movilidad cotidiana

Para objeto de esta investigación, interesa aquí una dimensión un poco diferente, es decir, aquello que he llamado *soporte de tipo socioterritorial* ligado a la dimensión práctica y afectiva que tienen los individuos con el territorio que habitan. *De este modo, apuesto a demostrar que el territorio de proximidad es un 'soporte' importante, pues es en él donde se apoyan los individuos para poder desplegar sus prácticas y estrategias de movilidad cotidiana.*

Jean Michel Wachsberger (2009), en una investigación llevada a cabo en un barrio pobre de Antananarivo, muestra cómo el barrio se constituye para sus residentes en un soporte identitario, pues permite estructurar la vida social de los individuos al mismo tiempo que influir en sus trayectorias sociales. De este modo, si bien un barrio pobre puede ser una limitación para quienes residen ahí, también puede generar relaciones sociales que permitan la construcción de redes de relaciones interpersonales, de un lugar común, el desarrollo de actividades, un sentimiento de solidaridad, etc. De hecho, puede ser un lugar de memoria, de emoción y de afectividad que participa en la estructuración de las identidades de los habitantes.

Este investigador distingue tres tipos de soportes que pueden hacer del barrio un lugar importante para sus habitantes. Los soportes ligados a la inserción jurídico-administrativa, los ligados a la inserción socio-relacional y los ligados a la inserción espacio-temporal. De ellos, me interesan básicamente los dos últimos, pues considero que dan cuenta de las dimensiones social y territorial del soporte.

Los soportes ligados a la inserción socio-relacional constituyen una fuente esencial de apoyo, dice Wachsberger. La independencia creciente del individuo actual se traduce en la incertidumbre de sus posiciones en el entramado social. Es por esto que sus soportes revelan a menudo las relaciones que los individuos están en condiciones de mantener con los otros y de ahí entonces su inserción en las redes sociales (familia, amigos, vecinos). Asimismo, estas redes sociales responden a las necesidades individuales. Desde un punto de vista instrumental, explica Wachsberger (2009), son aprovisionamientos potenciales de bienes y servicios. En este sentido, la red familiar o de vecindad puede jugar un rol idéntico. Desde este análisis se podría decir que es la protección garantizada por las redes lo que asegura el mantenimiento del individuo.

Las redes, en su dimensión expresiva, actúan como un soporte, ya no protegiendo a los individuos, sino que integrándolos y aportándoles una necesaria asistencia 'moral'. La inserción en una red social es una condición vital para los individuos (Wachsberger, 2009). Sin embargo, los soportes no son solo de tipo social. De hecho, un *barrio* se constituye también en un soporte sobre el cual los habitantes podrían apoyarse. Así, la importancia del barrio no radica exclusivamente en ser un lugar donde se tejen y desarrollan las relaciones sociales, sino que sobre todo, se constituye en un anclaje afectivo o identitario.

De este modo, la hipótesis que surge de lo anterior apunta a que los soportes de los individuos pueden depender en buena medida de su inserción socio-relacional, y que esta inserción socio-relacional tiene una fuerte dimensión espacial-territorial basada en espacios como la casa y el barrio.

En una sociedad cada vez mas ‘dispersa’ (Le Breton, 2004a), donde los individuos se dividen entre diferentes espacios y tiempos, postulo que *la proximidad se convierte en un soporte que sirve a los individuos para desarrollar sus prácticas y estrategias de movilidad cotidiana. El soporte social, relacional, simbólico e identitario que representa la casa y el barrio es lo que permite a los individuos de la ciudad poder hacer frente a las exigencias de la movilidad* (cf tercera parte de esta tesis).

La casa, el barrio, la villa, la población, permiten a los individuos conjugar nomadismo y anclaje, moverse al mismo tiempo que situar sus acciones y participar en un sistema de intercambios y solidaridades. *En un contexto de inestabilidad, un marco relacional estructurado sobre la base de un territorio y de la proximidad constituye a menudo el principal soporte de los individuos.* El territorio de proximidad no es solo un lugar donde los individuos encuentran una estructura de relaciones, sino que también es el nexo con los servicios, la ciudad y las instituciones (Merklen, 2005, 2009).

Siguiendo a Mongin (2006), planteo que los individuos pueden acceder al exterior y sus contactos, porque saben que tienen una retaguardia de vínculos y anclajes fuertes en su espacio próximo que les permite muchas de sus incursiones exteriores.

¿Qué significa, en el marco de esta tesis, que el territorio de proximidad sea un soporte para la movilidad cotidiana de los individuos de Santiago de Chile? Significa que el territorio de proximidad (casa-barrio) se transforma en un lugar que les permite a los individuos articular, gestionar y sobrellevar el peso de la movilidad. En este sentido, la relación establecida con la casa y el barrio, y las significaciones otorgadas a estos espacios, impactarán en las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos.

Para poder definir el territorio de proximidad como un soporte, no solo exploré las definiciones que provenían de la sociología del individuo, sino que también me acerqué a la definición de De Certeau (1996), quien define el ‘lugar propio’ como el lugar desde donde es posible imaginar estrategias, preparar las expansiones futuras, dominar y controlar los lugares. Desde esta perspectiva, comprendo este territorio como un soporte y también como aquel espacio estratégico, como el lugar estructurante de las prácticas cotidianas desde el cual el individuo ve y vive la ciudad, dando lugar no solo a prácticas, sino que también, a representaciones y motivaciones que guían estas prácticas. Pero también, como aquel lugar donde radican los vínculos fuertes (Mongin, 2006).

El individuo desde su ‘nicho’, compuesto por su casa y barrio, se apropiará del espacio urbano dando curso a prácticas y estrategias de movilidad cotidiana diferenciadas que le permiten realizar las actividades de su vida cotidiana.

El territorio de proximidad, como soporte que sirve a la movilidad cotidiana, como lugar estratégico, podría fomentar prácticas intensas en el espacio de la urbe, una movilidad a escala local o bien la combinación de estas dos prácticas. En este sentido, las connotaciones que tenga la proximidad (positiva, negativa) y las relaciones tejidas en este territorio (sociales, afectivas, identitarias, históricas, etc.), influirán y estructurarán las prácticas de movilidad que se desarrollen.¹³ De este modo aparece como necesario comprender qué tipo de soporte es la proximidad y cómo a partir de ella los individuos constituyen un entorno existencial simbólico y material, pues ello permitirá acercarse a las prácticas de movilidad puestas en marcha cotidianamente.

Finalmente, es a partir de la aproximación elegida en esta tesis que pude observar y comprender el territorio de proximidad como un elemento estructurante del individuo y de su espacio de vida, al mismo tiempo que revelador de su identidad socio-espacial. Es por medio de la relación establecida con el espacio próximo que el individuo logra configurarse como un actor socialmente territorializado.

2. ¿QUÉ ENTENDEMOS POR TERRITORIO DE PROXIMIDAD? DOS ESCALAS DE ANÁLISIS: LA CASA Y EL BARRIO EN UN CONTEXTO DE MOVILIDAD

[...] están los vecinos, está la gente del barrio, los comerciantes, la lechería, el todo para la casa, el estanco que está abierto los domingos, la farmacia, correos, el café[...]

ESPECIES DE ESPACIOS, GEORGE PEREC

Como planteaba en las páginas anteriores, el territorio de proximidad es un elemento central para la movilidad cotidiana de los individuos por cuanto este se constituye en un soporte (económico, relacional, social, identitario, simbólico) que permite sobrellevar el peso de la movilidad. Sin embargo, no hay que olvidar que la proximidad no es algo que esté dado, sino que es un posible que se construye. El territorio de proximidad no solo puede ser entendido como aquel espacio donde se dan relaciones estrechas, vínculos de vecindad o existe una identidad y los individuos se sienten arraigados en el territorio. La proximidad es también la expresión de la diversidad (Piolle, 1990-91). En este sentido, algunos individuos podrán entenderse bien con sus vecinos de barrio, no verse nunca ni tener una vida social activa con ellos, lo que no significa que han roto con el 'pacto mutualista' de asistencia y solidaridad en caso de necesidad. Para otros, dice Piolle, la escala de la proximidad es el único campo relacional y el dominio deseado de su identidad.

¹³ Sin embargo, no se debe olvidar que hay también otras variables (por ejemplo, las variables estructurales como el nivel socioeconómico, la edad, la infraestructura del barrio, etc.) que influyen también en las prácticas de movilidad, lo que puede dar más o menos márgenes de libertad a los individuos.

2.1 La importancia de estudiar el territorio de proximidad en la sociedad móvil

Las investigaciones actuales dan cuenta de que la oposición entre movilidad y proximidad no es tal y que, por el contrario, la gran mayoría de los modos de vida combinan la experiencia de la proximidad y la movilidad cotidiana. En esta combinación, las características del espacio de residencia vendrían a jugar un papel importante (Lefeuve, 2005), pues se constituirían en una fuente de oportunidades o limitaciones para la movilidad cotidiana.

La movilidad en ningún caso es contradictoria con la proximidad (Baudin, 2007). Movilidad y proximidad participan del lazo social, ambas son la base de la organización de la cotidianidad. De esta forma, resulta interesante indagar en la relación del individuo con su espacio próximo, relación que está compuesta de movilidads y anclajes. Vale la pena demostrar que al ser la proximidad una construcción, la expresión de un modo de vida particular, el contexto residencial (casa y barrio) no es un soporte neutro.

A lo largo de esta investigación fui constatando la importancia que tenía observar el territorio de proximidad, sobre todo en una sociedad donde los dispositivos de movilidad y de comunicación minimizan la proximidad y ocultan las diferencias sociales. De esta manera, trataré de interrogar la función de los territorios de proximidad en la ciudad contemporánea y su influencia en la movilidad cotidiana de las personas.

De hecho, y como lo explican algunos autores (Piolle, 1990-91; Lefeuve, 2005; Authier, 2005), la proximidad puede ser vivida de diversas maneras y son los signos concretos de apropiación del territorio por parte de los diversos individuos los que pueden darnos la clave para el análisis de la movilidad. En este sentido, el territorio de proximidad podrá ser entendido por algunos grupos como aquello que permite el acceso a determinados recursos: sociabilidad, trabajo, modos de vida, etc. Para otros, el valor de la proximidad se mide por los referentes simbólicos a los que hace referencia su espacio de vida: historia, memoria colectiva, sentimiento de pertenencia, identidad, etc. Otros, en cambio, viven su territorio de proximidad como una restricción, lo que suscita efectos de distanciamiento (Lefeuve, 2005) antes los que la movilidad cotidiana podría ser un elemento para escapar de ellos. O por el contrario, generar un repliegue sobre el domicilio.

La proximidad espacial puede entonces significar proximidad social o distancia social y generar prácticas de movilidad específicas. Es en el juego de estas connotaciones que hay que centrar el análisis.

No pretendo en ningún caso hacer de esta investigación una apología del territorio de proximidad (casa y barrio); por el contrario, planteo observar cómo la proximidad puede tener connotaciones tanto positivas como negativas, ser valorada o no por los distintos individuos,

al mismo tiempo que mostrar cómo se (re)articula con la movilidad cotidiana. La lectura de la proximidad y las movilidades me permiten develar la dimensión social de lo espacial y las ‘maneras de habitar’ de los habitantes de la ciudad.

Como iré mostrando a lo largo de la investigación, *cuestiono la idea de una desespacialización total de las relaciones, pues aún los sujetos siguen teniendo necesidad de contactos localizados en la proximidad como base de apoyo y soporte para su movilidad cotidiana*. En este sentido, no se puede caer en la asociación a veces engañosa de proximidad e inmovilidad. Nada está dando cuenta de que la proximidad disminuye o pierde importancia en la medida que la movilidad crece. Por el contrario, es posible observar nuevas dimensiones de la proximidad física debido a múltiples factores asociados a los intereses de una diversidad de individuos. La proximidad puede implicar un distanciamiento simbólico o la adhesión a una cultura local.

El concepto de proximidad pone sobre el tapete la problemática de las prácticas sociales y sus espacios, de la territorialización. De esta manera, en un contexto de movilidad creciente los análisis sobre la proximidad toman más relevancia (Lefeuve, 2005). El territorio de proximidad como lugar de los lazos sociales es cuestionado y aquí radica el interés por revisar lo que ocurre en estos espacios: las relaciones cara a cara, las relaciones de vecindad, las formas de distancia y la construcción de los modos de vida, junto con su impacto sobre las prácticas de movilidad de los individuos.

El hecho de que esta investigación se haya centrado en el territorio de proximidad no significa la exclusión de las otras prácticas de movilidad cotidiana que ocurren más allá de esta escala. El que se ponga el acento en la proximidad no significa desconocer la importancia que tienen las otras escalas para las prácticas de los individuos, al contrario, permite develarlas. Si bien se sabe que la proximidad no puede concernir a todas las actividades sociales y cotidianas pues, como explica Baudin (2007), el lugar de trabajo no se sitúa siempre en la misma comuna o barrio, al mismo tiempo que a menudo tenemos relaciones sociales fuera de nuestro medio ambiente inmediato, ella sigue teniendo una relevancia para las prácticas de movilidad cotidiana.

En el caso de Santiago de Chile, y especialmente en los casos de estudio que se presentarán más adelante, he podido observar que si bien para la gran mayoría de los habitantes la proximidad juega un rol primordial en su cotidianidad, esta tiene relevancia en su articulación con las prácticas que se dan más allá de la escala local. En este sentido para muchos habitantes de la ciudad de Santiago de Chile, el territorio de proximidad constituye un soporte porque es partir de él que los individuos logran moverse hacia espacios más alejados. Ninguno de los habitantes es un sujeto inmóvil que solo reduce sus prácticas de movilidad a su barrio, por el contrario todos se mueven por distintas escalas y tiempos. En este sentido, por ejemplo, para muchos de los individuos entrevistados, la disponibilidad de contar con recursos en la proximidad (sociales,

económicos, identitarios) se transforma en los soportes que les permiten poder hacer frente a la exigencia de una movilidad más alejada, ya sea por trabajo, aprovisionamiento, socialización, etc.

Todo territorio de proximidad puede ser objeto de formas variadas de apropiación simbólica o material, lo cual puede convertirse en una clave de lectura para las prácticas de movilidad cotidiana que tienen lugar en la ciudad de Santiago de Chile. Estos cambios se relacionan con las maneras de articular los anclajes y las movilidades, los territorios que marcan nuestros modos de vida y, por lo tanto, las formas de organización territorial de los grupos sociales.

2.2 La casa y el barrio: dos escalas para la movilidad cotidiana

Considerar los territorios de proximidad –casa y barrio– como soportes, como un lugar estratégico desde donde se apoyan e imaginan las prácticas de movilidad cotidiana, significa leerlos no solo como lugares cerrados en sí mismos, sino que también, como apertura hacia otros espacios de la ciudad. *Postulo que la proximidad –casa y barrio– se transforma en un soporte que sustenta, articula y permite las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos de la ciudad de Santiago de Chile.*

La casa soporte: ¿apertura o repliegue?

Dentro de la importancia que tiene el espacio de proximidad para los individuos, surge el espacio de la casa como uno de los referentes por excelencia. La ‘casa’—sin importar su tipo, material y localización— se transforma en el deseo de todos los grupos sociales. Desde esta perspectiva, el ser propietario constituye un logro y una ascensión social, además de una inversión y de un patrimonio familiar (Bonvalet y Dureau, 2000). Es por esto que la casa se constituye en un lugar cargado de sentidos y significados.

La instalación en la casa, modalidad de ‘reposo’, implica un proceso de ‘movilización’ y se enmarca dentro de un proyecto de vida (Pinson y Thomann, 2001). Es desde la casa que puedo construir mis lazos y relaciones con los territorios que me rodean. Es desde ella que las exploraciones exteriores se realizan, desde ella puedo planear mis movilidades, realizar las incursiones, relacionarme con lo que está más allá. Al mismo tiempo, que es ella mi refugio, el lugar donde regreso después de una larga jornada.

Bachelard (1975: p.34) definía la casa como “nuestro rincón en el mundo [...] nuestro primer universo [...] es realmente un cosmos”. La casa, se constituye entonces en un lugar lleno de sentidos, cargado de memoria, un refugio desde el cual se puede explorar y mirar el exterior. Ubica al ser humano en un espacio propio.

La casa es el lugar de protección y refugio por excelencia. *Es a través de la 'casa' que la apropiación del espacio puede realizarse. La casa se transforma en el punto de referencia, pues es a través de ella que se construye la relación con el exterior.*

La casa, como el primer anclaje, como lugar de 'reposo', y a la vez como generador de movimientos hacia otros espacios como el barrio y la ciudad, se revela entonces como el primer indicador de la relación del individuo con sus territorios. La casa como soporte.

Cuando planteo la casa como un soporte me refiero a que ella debe comprenderse dentro de una lógica familiar: la casa es el lugar donde las estrategias familiares se ponen en marcha en pos de un proyecto colectivo, proyecto colectivo que implica una movilización más allá de esta escala. Desde la casa es posible planear las actividades y las estrategias como individuos y como familia. El anclaje familiar se produce, primero, por medio de la casa.

Pinson y Thomann (2001) plantean que la vivienda forma un 'sistema residencial', es decir, *desde aquí los individuos y sus familias conquistan y se apropian de los diversos espacios de su cotidianidad*. La casa, como soporte, se constituye entonces en el espacio por excelencia desde donde los individuos construyen y articulan sus identidades, movilidades, anclajes y percepciones. Podría entonces plantear la casa como el espacio de mediación entre el adentro y el afuera (el barrio, la calle y la ciudad). Es a través de ella que se produce una apertura hacia los otros espacios (Ontiveros, 2006; Lindón, 2005).

Sin embargo, si bien la casa significa una apertura hacia lo que está más allá, puedo observar que los habitantes manifiestan en la actualidad un regreso a su interior y hacen de la casa un espacio no solo de sentidos, sino que también de las prácticas. Ahora no solo se trata de un espacio familiar y de descanso, sino que es además un espacio de diversión, de trabajo, de encuentro. Asimismo, ella se transforma en una 'casa móvil', conectada por los medios de comunicación –sobre todo internet–, de la cual no se necesita salir para estar en contacto con otros espacios. Se hace ahora de la casa un espacio aislado, cerrado y protegido del afuera. Pienso entonces que en una sociedad cada vez más individualizada, se asiste al repliegue domiciliario. La casa cambia de significado.

En un universo donde los desplazamientos se multiplican y se extienden, explica Ascher (1998), sin dejar lugar a paradas intermediarias, *los individuos asumen cada vez más la vivienda como el espacio por excelencia*. En rigor, planteo en esta tesis 'la casa' como un espacio de proximidad que toma en la actualidad cada vez más importancia, ya sea como modalidad de repliegue o como un espacio que conecta con el exterior. En este sentido, la casa participa de un proyecto de vida familiar centrado sobre una forma de habitar bien determinada. De este modo, el habitar una casa lleva consigo la necesidad de desplazamientos que se articularán por

medio y a través de ella. Sea que se viva en la periferia pobre, en el centro de la ciudad o en la periferia más acomodada y bien servida, todos los individuos y sus familias deberán construir sus territorios a partir de ella. Porque es un lugar de refugio y sentido, por su construcción como centro de consumo y de producción doméstica, y por la satisfacción de los proyectos personales de sus miembros, la casa debe inscribirse en un ‘sistema de lugares’ que la ligan con el resto del mundo, y la movilidad se constituye en el medio para hacerlo (Pinson y Thomann, 2001).

Me resulta de interés preguntarme en el marco de esta tesis por el tipo de soporte que conforma en la actualidad la casa para los individuos y sus familias (espacio de apertura, de conexión, de repliegue o de rechazo) y cómo este se articula con los otros espacios que practican todos sus miembros. Además, de cómo participa en el proceso de creciente exigencia a la movilidad de la sociedad urbana actual.

A partir de los planteamientos expuestos anteriormente es que he construido la hipótesis que pone a la casa no solo como el lugar de ‘primer anclaje’, sino que al mismo tiempo como un espacio que es a la vez soporte y generador de movimientos más agitados y dispersos en la ciudad. No solo se sale de ella en las mañanas, también se regresa a ella. Tal como lo explica Bauman (2003), incluso los individuos catalogados de móviles necesitan un lugar donde descansar, y en este sentido la casa está ahí por algo.

Sin embargo, no se debe olvidar que si bien la casa es concebida como el primer refugio, al mismo tiempo que lugar generador de movimientos, esta no es el único soporte para los individuos. En este sentido, surge el espacio barrial como una escala más intermedia –entre la casa y la ciudad–, escala que como se verá, está muy ligada a la casa y se constituye también en un elemento central en la dialéctica movilidad- anclaje.

El barrio como la segunda escala de la sociedad móvil

Para un número importante de investigadores (Ascher, 1998; Vega, 2005; Dubois-Taine y Chalas, 1998), las transformaciones metropolitanas estarían erosionando las sociabilidades fundadas en la proximidad física, obstaculizando el vecindario y reduciendo las realidades del ‘barrio’. Solo los grupos ‘cautivos’ o que tienen una movilidad reducida conservarían un universo social localizado en torno al hábitat (Ascher, 1998), renunciando a moverse y replegándose en la vivienda (Donzelot, 2004).

A partir de estos postulados, se tiende a imponer una dualidad entre movilidades y anclajes, donde el anclaje –en la casa o en el barrio– y la movilidad no se complementan. Sin embargo, he podido comprobar, a partir de la literatura revisada y de los resultados de terreno, que el aumento de la movilidad no reemplaza ni hace desaparecer los anclajes en la proximidad, más bien lo que hay es un nuevo fenómeno: la movilidad viene a complementarse con la proximidad.

Existen investigaciones que dan cuenta de que para un número significativo de individuos, la vivienda y el barrio se constituyen en elementos todavía importantes en un contexto de movilidad (Márquez, 2006; Pérez, 2006; Authier, 2002; Jouffe y Campos, 2009; Merklen, 2005; Morin y Rochefort, 1998; Fol, 2009; Waschberger, 2009).

A partir de esta investigación es que busco poder demostrar que el barrio, al igual que la casa, es un lugar importante para las prácticas y las relaciones, y que más allá de solo inscribirse en una lógica de proximidad, permite también una apertura hacia el exterior.

En este sentido, estoy lejos de postular que los individuos ‘móviles’ no tienen ningún tipo de anclaje con la residencia o el barrio, o por el contrario, que los habitantes anclados en el barrio sufren una movilidad reducida en esta escala. Más bien me interesa poner de relieve cómo los individuos conjugan la movilidad cotidiana, el anclaje, el sedentarismo y el arraigo, en función de sus situaciones sociales y residenciales, así como de las características morfológicas y sociales de los contextos urbanos en que residen (Authier, 2002).

Salcedo y Pérez (2006), al explicar el sentido del barrio en la realidad latinoamericana, plantean que este no ha desaparecido en los lugares donde el contacto se reduce al mínimo, o por el contrario, que solo hay barrio donde las interacciones entre vecinos son más fuertes. Lo que hay es una *reactualización de las prácticas y relaciones barriales*, donde “estas pueden aparecer bajo diversas modalidades, reduciéndose a un contacto mínimo, pero en el cual siempre hay un reconocimiento del otro en tanto que ser social” (Salcedo y Pérez, 2006: p.12).

Planteo comprender el barrio, concebido como el territorio de proximidad –sea este una villa, un condominio cerrado, una población–, como un espacio de identificación social, familiar y cultural importante para los individuos de la ciudad de Santiago de Chile, el cual se convierte en un espacio central desde donde los individuos ven y viven la ciudad.

Varios autores (Gallez y Orfeuil, 1998; Authier, 2002; Ramadier, 2002) han demostrado cómo el barrio tiene una influencia importante en las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos. De este modo, el arraigo (o no arraigo) al barrio, es decir, la relación que se teja con este espacio, así como la historia construida, las redes sociales, vecinales y la identidad tendrán una influencia en los desplazamientos urbanos.

Los atributos que tenga el barrio (aspectos morfológicos y funcionales), las significaciones que le dan sus habitantes, el tipo de arraigo y la representación espacial de este espacio ejercerán una influencia importante en la movilidad cotidiana de los individuos. Otras variables como la edad, el sexo, el tipo de trabajo, el nivel económico serán elementos que asimismo cuentan en la comprensión del individuo y su espacio, dando cuenta de un tipo específico de movilidad.

Para Authier, Bacqué y Guérin-Pace (2007), el barrio constituye un medio, una entidad productiva que tiene propiedades con efectos sobre el curso de las acciones humanas, sobre las maneras de habitar y de cohabitar. De hecho, he podido observar en mi investigación en terreno en la ciudad de Santiago de Chile, que los colonos, los primeros en llegar al barrio, suelen tener una red de relaciones centrada en esta escala, y están muy arraigados a su casa y barrio, valorando la historia construida y los aspectos identitarios de este espacio. Asimismo, ejercen prácticas de movilidad intensas centradas en la proximidad, en detrimento de la escala más metropolitana. De este modo, planteo en esta investigación que las significaciones que se tengan del lugar de residencia (casa-barrio), la naturaleza de este arraigo, las representaciones espaciales, estarán en directa relación con la movilidad de los individuos. Así, para quienes el barrio sea concebido como un soporte socio-relacional importante, privilegiarán prácticas en este espacio, mientras que para quienes el barrio sea sentido como inseguro, hostil, deteriorado, etc., serán más propensos a tener prácticas de distanciamiento de esta escala o bien un repliegue sobre el domicilio.

Sin embargo, y para comprender esta compleja relación entre barrio y movilidad cotidiana, considero necesario integrar un segundo elemento, que apunta a situarse también más allá de la escala local, no exclusivamente en ella. De hecho, la articulación de las escalas urbanas en la comprensión del barrio es muy necesaria. *Al analizar las maneras cómo los individuos se sitúan en las diferentes escalas urbanas por medio de sus desplazamientos cotidianos y, al mismo tiempo, observar la forma cómo el barrio existe en relación con los otros espacios, practicados o imaginados, se logrará dar cuenta del verdadero sentido que tiene el espacio barrial para los habitantes* (Allen, Guérin-Pace et al., 2007).

El barrio aparece entonces como un espacio de múltiples dimensiones y significados, que toma relevancia en su relación con el contexto urbano, social y político que lo rodea. Su importancia es comprendida solo si se analiza a la luz de las unidades espaciales que lo conforman (casa, calles, espacios verdes) y de las que participa (comuna, ciudad, periferia), así como si lo confrontamos con el imaginario que se tiene de él. En este sentido, el barrio no es un espacio que tiene importancia 'en sí mismo', sino que está en relación con los otros espacios que lo conforman y con los que se relaciona. Conjuntamente, está en relación con la historia e identidad de sus habitantes, con las prácticas y las percepciones, con la forma urbana y las intervenciones públicas.

2.3 Dime dónde y cómo vives, y te diré cómo te mueves

*Habitar no es solamente residir,
es también desarrollar una relación privilegiada
con un contexto definido por su topografía, su arquitectura, comercios,
establecimientos y habitantes [...]*¹⁴

L'HABITER À L'ÉPREUVE DE LA PENDULARITÉ, G. VIRY, V. KAUFMANN Y E. WIDMER

La manera que propongo para entender cómo el territorio de proximidad (casa y barrio) participa de la movilidad cotidiana de los individuos, es dando cuenta del nexo existente entre el espacio residencial y la movilidad cotidiana como forma de comprender las maneras de habitar y las relaciones que se tejen entre el sujeto y su territorio de proximidad.

Dime dónde vives y te diré como te desplazas, con esta frase Gallez y Orfeuill (1998) intentaban mostrar el nexo que existía entre el anclaje en la proximidad y la movilidad cotidiana. Abordar este nexo implica entonces comprender que una determinada localización en la metrópolis conllevará necesariamente un tipo de prácticas. La relación que se teje con el territorio de proximidad dado por la vivienda y el barrio que se ocupa, podrá significar una serie de estrategias para los individuos y sus familias, como por ejemplo, la acentuación de los trayectos domicilio-trabajo, la dependencia del automóvil privado o el repliegue barrial. Sin embargo, la localización residencial del individuo y su familia no es fruto del azar y dependerá de una serie de lógicas como las familiares, las redes sociales, los factores socioeconómicos, así como de las políticas de vivienda, del mercado de suelo, y de las políticas de infraestructura y transporte público.

La importancia de las lógicas familiares y socioeconómicas y de las políticas de vivienda

Si bien los hogares pobres de la ciudad de Santiago de Chile han podido 'acceder' a la propiedad por medio de las políticas de vivienda social, estos no han podido elegir su localización. En este sentido, las políticas de vivienda han favorecido el acceso a la propiedad de los pobres a partir de una construcción localizada en la periferia alejada y mal servida de la ciudad. El alejamiento y la poca accesibilidad son muchas veces los costos que estos grupos tienen que pagar para poder ser propietarios, lo cual influye en sus prácticas de movilidad cotidiana.

Sin embargo, en el otro extremo de la balanza están las clases medias y los más ricos de la ciudad quienes, a diferencia de los anteriores, han tenido un margen de maniobra mayor para poder elegir su propiedad, el tipo, así como su localización. Algunos de estos hogares han optado por alejarse del centro de la ciudad para poder gozar de un entorno más agradable y de

¹⁴ Traducción propia.

una vivienda más amplia y confortable para la familia, mientras que otros han optado por residir en el centro (valorando un estilo de vida, la cercanía a comercios, servicios, cultura, etc.), pero enfrentados a vivir en una vivienda más pequeña.

Habitar en una vivienda alejada del centro de la ciudad sin duda que trae consigo *una serie de comportamientos, prácticas y estrategias de movilidad cotidiana para los hogares concernidos, sean estos pobres o de clase más acomodada*. Lo que puede suponer, por ejemplo, una dependencia de los medios de transporte motorizados (automóvil para los más ricos y transporte público para los más pobres) o un repliegue en el espacio local, entre otras muchas estrategias. Estas prácticas van a ponerse en marcha en las diferentes escalas del espacio metropolitano, como lo veremos a lo largo del desarrollo de los capítulos que siguen.

La jerarquización residencial no se entiende solo en relación con el mercado inmobiliario (social o privado), sino que también en función de la combinación de sus características y la posición socioeconómica y demográfica de los individuos (Bonvalet y Brun, 2002). En relación a lo anterior, estos autores hablan de ‘tipos residenciales’ que pueden ser observados, entre los que se incluyen desde el hábitat desvalorizado de las familias marginales y de bajos ingresos hasta un tipo de vivienda altamente valorizada económica y socialmente que atrae a familias de altos ingresos. En este sentido, es posible advertir trayectorias residenciales diferenciadas. Por ejemplo, una de estas trayectorias se relaciona con los habitantes que aspiran a obtener una vivienda social, anhelo que constituye su único horizonte posible: llegar a ser propietarios. Otra es la de aquellos que aspiran a ser propietarios de un departamento en un barrio con un valor medio o bien, en un ‘buen’ barrio. Y también, están aquellos que aspiran a una casa con jardín situada en un barrio económica y socialmente valorizado o, por qué no, en un ‘barrio de artistas’ o ‘ecológico’.

En rigor, y si bien la movilidad residencial puede ser explicada en relación con el mercado del suelo y la vivienda, así como por medio de las políticas de infraestructura urbana y transporte público, los estudios posteriores, sobre todo de los sociólogos, han abierto nuevas pistas de análisis. En este sentido, el estatus de ocupación, un determinado tipo de vivienda, su localización, etc., no están solo regidos por una lógica económica (que le confina al individuo una localización y un estatus de ocupación determinado atendiendo a su categoría socio-profesional, a su posición en el ciclo de vida, etc.) o por el azar y la necesidad, sino que también existen lógicas familiares, sociales y afectivas que entran en juego (Bonvalet y Brun, 2002; Ortar, 2005).

Desde esta perspectiva me sitúo para esta discusión dentro de las tesis que plantean que los individuos y los hogares disponen a lo largo de su vida de un mínimo de libertad de acción en sus prácticas residenciales, lo cual hace reconocer en el plano individual que cada

persona dispone de una parte de ‘elección’ en relación con la vivienda (Bonvalet y Dureau, 2000). Sin embargo, no debo olvidar que existen también quienes a causa de las políticas de vivienda social tendrán un margen de maniobra más restringido y limitado a la hora de elegir su localización y, por lo tanto, el barrio donde estará su casa, limitándose a obtener una vivienda con las características y la localización que las políticas de vivienda les otorgue.

Así, por ejemplo, no puedo negar que el allegamiento en Chile y en la ciudad de Santiago ha sido uno de los factores determinantes en la localización de las familias pobres. En la década de 1980, y debido a la escasez de vivienda y a la erradicación de asentamientos informales, muchos pobres quedaron sin casa y se instalaron a vivir con familiares y amigos, adquiriendo el estatus de ‘allegados’. Este hecho da cuenta entonces de la importancia de las redes sociales y de la familia para acceder a la vivienda. “Las familias más modestas tienen poca elección, pero sin embargo desarrollan estrategias residenciales. Incluso entre los más pobres existen estrategias y en este caso la familia está ahí por algo”¹⁵ (Bonvalet y Dureau 2000: p.153)

En este sentido, me parece que las redes sociales y familiares tienen un rol importante en la localización residencial de los individuos. *Así, muchas ‘elecciones’ pueden regirse en función de la importancia que tiene el territorio de proximidad, dado por los lazos familiares y sociales que ahí se encuentran, y que forman parte de las estrategias que las familias ponen en marcha. Además, ello puede influir en el deseo que se tenga de permanecer o de partir de la casa y/o el barrio que se habita.* Lo anterior, me permite comprender las lógicas que entran en juego y las prácticas que ello suscita. Factores sociales, psicológicos, afectivos son importantes y también los grupos de referencia como la familia, los amigos, el grupo social, tienen gran relevancia a la hora de elegir (o no poder elegir) un lugar para vivir. *En este sentido, el hecho de vivir en tal lugar y de ocupar tal o cual vivienda responde a la articulación de diversos factores que dan por resultado la situación en que se encuentran los individuos en un momento determinado.* Al mismo tiempo, este contexto de ocupación, de localización, de tipo de vivienda, van a ser factores que permitirán o restringirán los márgenes de maniobra de los individuos, es decir, sus movilidades o inmovilidades cotidianas.

Bonvalet y Brun (2002) plantean, tal como se explicará más adelante (cf. 3.2 de este capítulo), que un individuo al decidir vivir en determinado lugar está también optando por un determinado ‘modo de vida’, que estará determinado en gran medida por la vivienda que ocupa y por el barrio donde esta se ubica. Estos autores explican que las estrategias puestas en marcha por los individuos tratan de hacer corresponder su posición residencial con su posición social o con la ‘idea’ que ellos tienen de esta última.

La ‘imagen’ de un barrio tendrá una gran influencia en las prácticas puestas en marcha por los individuos y estará relacionada con un tipo de habitantes, con una historia particular y

¹⁵ Traducción propia.

con ciertos códigos y valores. Esta ‘imagen’ puede contribuir a la afluencia de nuevos residentes o, por el contrario, generar un rechazo por el lugar que se habita, llegando los residentes a sentirse habitantes de la ‘casa’, pero no del barrio.

Tomando en consideración lo anterior, es que quiero llegar a comprender cómo los diferentes grupos analizados en esta investigación llegaron hasta el lugar que habitan en la actualidad, conocer cuáles fueron sus razones, sus motivaciones, las lógicas que entraron en juego (política habitacional, redes sociales, familiares, imagen del barrio, etc.), al mismo tiempo que me interesa comprender cómo estos han ido construyendo, transformando y significando su ‘casa’ y los espacios de la proximidad como el barrio. De hecho, me resulta de gran importancia relacionar lo anterior con las prácticas y estrategias de movilidad cotidiana que estos sujetos han debido poner en marcha para moverse en los diferentes espacios de la urbe, considerando *la localización residencial ‘elegida’ o ‘sufrida’ y el tipo de soporte que es la proximidad*. Estrategias que van a relacionarse con *la familia, con los ingresos, el tipo de empleo, la oferta de transporte, las expectativas futuras y sobre todo con el anclaje que se tenga con el territorio de proximidad*.

Creo que es muy necesario prestar atención a cómo los pobres generalmente ‘cautivos’ de su barrio se las ‘arreglan’ para moverse y acceder a los recursos necesarios para vivir y, al mismo tiempo, advertir cómo las clases medias apelan a la búsqueda de ‘lo barrial’ o ‘el contacto con la naturaleza’, valorando muchas veces el aislamiento, cuestión que no va a dejar de tener consecuencias y limitaciones en términos de estrategias y desplazamientos cotidianos. De estos fenómenos surgen entonces las tensiones entre movilidad cotidiana y anclaje, y las capacidades individuales y colectivas para poder sobrellevarlas.

En esta investigación me he planteado comprender de una manera integrada el soporte que constituye la proximidad para los individuos y su relación con la movilidad cotidiana, es decir, las consecuencias que tendrá un determinado tipo de anclaje en la proximidad sobre los desplazamientos cotidianos de las personas. Las prácticas que se analizarán en los capítulos que siguen, corresponden a aquello que Di Méo (1996) llama el ‘espacio de vida’, que no es otra cosa que el espacio de los desplazamientos que se dan en el espacio urbano y que dan cuenta de la inscripción territorial (y afectiva) de los individuos, es decir, de su ‘espacio vivido’.

Comprender el territorio de proximidad como soporte para la movilidad cotidiana me permitirá conocer y comprender cómo este espacio permite o restringe ciertas movilidades: las zonas de ocupación, de circulación, de movimientos y de apropiación de un grupo, o de un individuo con su espacio cotidiano. Estas movilidades e inmovilidades no son en ningún caso solo fruto del azar; por el contrario, son más complejas que eso, y tal como pude observar en

el análisis de los tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile, ellas están en íntima relación con una diversidad de factores, tanto de tipo individual como social, al tiempo que estarán en relación con las políticas urbanas de vivienda y de transporte.

Planteo entender el territorio de proximidad como soporte, como lugar estratégico, de las movilidades cotidianas de los individuos, lo cual corresponde a un modo de identificación y de inscripción con y en el espacio, a conformar una parte de las representaciones y de un sistema de valores, al mismo tiempo que se constituye en un proceso de socialización que moviliza de manera selectiva los lugares y las relaciones sociales, ya sea que se trate de manifestar o de negociar una posición en la sociedad, de significar las pertenencias o de realizar proyectos (Rougé, 2005).

Son los lugares movilizados, los puntos de referencia y las significaciones otorgadas, lo que va a permitir leer las formas de territorialización diferenciadas de los individuos y los grupos. Los individuos no solo se inscriben en los lugares, sino que además en las temporalidades de un ciclo personal y/o familiar, por sobre todo en los ritmos de la vida cotidiana y sus significaciones, lo que da cuenta de la forma cómo el individuo se relaciona con su espacio vital.

3. LOS CONCEPTOS PARA LEER LA RELACIÓN DIALÉCTICA ENTRE EL TERRITORIO DE PROXIMIDAD COMO SOPORTE Y LA MOVILIDAD COTIDIANA

*Las nuevas formas de concebir la movilidad se abren a la idea de que existe una escala continua en la capacidad y la propensión de los individuos a fijarse o a desplazarse, y que un mismo individuo puede vivir sin tener una ruptura fundamental, fases alternadas de estabilidad y de mutación [...]*¹⁶

LA MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE ET LES SCIENCES SOCIALES. J. BRUN

Como he venido planteando a lo largo de las páginas anteriores, frente a la ampliación del campo de acción del individuo, ciertos territorios se transformarán en lugares de prácticas, significados y representaciones importantes. El territorio de proximidad –sobre todo la casa y el barrio– se transforma en un soporte, lugar estratégico, construcción social, al mismo tiempo que en el lugar en que los individuos practican y con el que logran identificarse y diferenciarse de los otros. *Desde este punto de vista, el territorio de proximidad es considerado en esta tesis como aquel lugar a partir del cual los individuos viven y ven la ciudad.*

Lo anterior vendría a reafirmar la segunda hipótesis (ver Introducción general) que he planteado al comienzo de esta investigación, aquella que sostiene que *existe una relación estrecha entre territorio de proximidad y movilidad cotidiana, en la que el anclaje con el lugar, las percepciones*

¹⁶ Traducción propia.

y representaciones, los valores, así como los aspectos morfológicos y funcionales que rodean al espacio de residencia tendrán un rol importante en las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos. Asimismo, no se debe olvidar la capacidad de reacción y las estrategias individuales y familiares puestas en marcha en función de un modo de vida y una identidad.

He podido comprobar a partir de los análisis de terreno que la relación afectiva y/o instrumental que teje el individuo con su espacio de proximidad (casa y barrio) tendrá una incidencia sobre la movilidad cotidiana (Ramadier, 2007; Carpentier, 2007b; Authier, 2002; Jouffe, 2009). De este modo y para comprender esta articulación entre movilidad y territorio de proximidad, he dividido este apartado en dos secciones. En la primera de ellas explico una concepción del espacio y de las prácticas que sea pertinente para el análisis (cf. 3.1), para en un segundo momento, revisar los elementos que participan de esta relación. (cf. 3.2; 3.3; 3.4)

3.1 ¿Qué concepción del espacio y de las prácticas?

Los conceptos de 'territorialidad', 'espacio vivido' y 'prácticas de los lugares' son las dimensiones que considero pertinentes revisar para leer la relación entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana.

Espacio vivido, territorialidad y habitar

Las dimensiones de territorio y de territorialidad aparecen como categorías complejas y a veces difíciles de conceptualizar. Se podría decir que ambas remiten a las modalidades y a la significación material y simbólica de la marcación identitaria, social y política, respecto de las formas de apropiación de un espacio, y la identificación de este por parte de los individuos, grupos y actores sociales (Capron, 2006).

El concepto de territorio aparece como un concepto vago y polisémico (Lévy y Lussault, 2003). De hecho, se podría decir que el concepto de territorio combina lo material, los objetos, los espacios, las prácticas y las experiencias sociales de lo cotidiano con las dimensiones ideales de las representaciones (ideas, imágenes, símbolos) y los poderes. En este sentido, explica Di Méo y Buléon (2007), estas diferentes dimensiones encuentran su principio unificador y su coherencia en la experiencia del espacio que comparten los individuos. Lo territorial abarca numerosas dimensiones en su interior, entre ellas el concepto de '*espacio social*'. Desde esta perspectiva, el espacio puede ser concebido como una pantalla, la del espacio geográfico donde se producirían las relaciones sociales. Asimismo, es el plan de interferencia activa de las relaciones sociales, de los sistemas de relaciones y de relaciones espaciales de un grupo (Di Méo y Buléon 2007). Fremond habla del espacio social como 'el conjunto de interrelaciones sociales espacializada' y Pierre Bourdieu del 'espacio de las posiciones sociales' (Di Méo y Buléon, 2007).

De este modo surge la noción de '*espacio de vida*' (Courgeau, 1980), la cual hace referencia al espacio de las prácticas cotidianas, al pedazo de espacio sobre el cual los individuos efectúan el conjunto de sus actividades de vida cotidiana. Sin embargo, este concepto solo puede revelar las prácticas de los individuos –sus desplazamientos–, pero no los significados y las representaciones de estas prácticas. Al mismo tiempo, este espacio no es el espacio al que se refieren los individuos, pues el espacio de vida hace abstracción de las representaciones.

En este sentido, ambas definiciones –espacio social y espacio de vida– parecen incapaces, según Di Méo y Buléon (2007), de dar cuenta de la naturaleza profunda de las relaciones sociales que el espacio integra. Y es por lo tanto, al agregar otra dimensión a la experiencia territorial como aquella del '*espacio vivido*', que podemos aproximarnos al verdadero sentido de la experiencia espacial. Sin embargo, no se puede desconocer que se trata de una realidad de tipo individual que queda en el campo del sujeto, del lado de su territorialidad.

El concepto de '*espacio vivido*', ocupado inicialmente por Gallais (1968) y retomado por Frémont (1999), remite a los aspectos psicosociales y los aspectos ligados a las actividades mismas. Desde esta perspectiva, el espacio vivido puede ser definido como “el espacio tal como es percibido y practicado por los seres que allí viven” (Lévy y Lussault, 2003).

Para Di Méo (1999), el espacio vivido expresa la relación existencial, fuertemente subjetiva, que el individuo socializado, solo o colectivamente, establece con la tierra y sus lugares. Este espacio se impregna de valores culturales y da cuenta de la pertenencia y el arraigo a un grupo localizado. El conocimiento de este espacio, explica este autor, pasa por la escucha de sus actores, por la toma en cuenta de sus prácticas, de sus representaciones, sus anclajes y sus imaginarios espaciales. De este modo, el espacio social y el espacio de vida forman el sustrato de un amplio *espacio vivido*, más conceptual y más imaginario. Aprender el *espacio vivido* es abrirse hacia la territorialidad y el territorio. De hecho, es el concepto de 'territorialidad' el que es capaz de dar cuenta de toda la multidimensionalidad de la experiencia espacial (Raffestin, 1986).

Di Méo y Buléon (2007) explican que la territorialidad está en íntima relación con el sujeto socializado. “Ella da cuenta de su lógica, de su sensibilidad, de sus capacidades reflexivas e imaginarias [...] se calca sobre su espacio vivido, tejida de sus relaciones íntimas pero sin embargo interactivas con los lugares y la gente que los frecuentan. Ella se enriquece de sus experiencias, de sus aprendizajes sociales”¹⁷ (2007: p.82).

La territorialidad define una relación individual y colectiva del ser humano con el territorio, la cual tiene un carácter multiescalar. Ella asocia tres elementos esenciales que para Lindón (2005) se traducen en tres escalas:

¹⁷ Traducción propia

La primera escala de la territorialidad es nuestra geograficidad, el aquí y el ahora es decir el espacio inmediato en el que está el sujeto (lugar) y en el cual se desarrollan sus acciones presentes. La segunda escala, es la red de relaciones integrada por los lugares vividos por el sujeto en un tiempo pasado. Y la tercera dimensión, es el conjunto de los referentes mentales a los cuales remiten tanto las prácticas como el imaginario del sujeto. (2005: p.11)

La territorialidad es entonces un sistema complejo y multiescalar. Es la vinculación del individuo con su espacio de vida. Desde esta perspectiva aparece el concepto de ‘habitar’ (Lindón, 2005) como aquellos sistemas de relaciones que establece el habitante con el espacio habitado, que abarcan conductas o prácticas, pero también representaciones y significados relativos al espacio habitado. (Allen, 2003). En este sentido, por medio del habitar es que podríamos leer la territorialidad como una forma de vinculación del ser humano con su espacio de vida.

Para Lindón la territorialidad es parte central del habitar. En rigor, se podría decir que se habita un lugar que se constituye en una red de lugares que son parte de una gran malla que representa la vida del individuo. Así, el habitar leído por medio de la territorialidad permite ver el lugar inmediato que se habita, al mismo tiempo que los lugares habitados en el pasado y los lugares habitados desde la imaginación. De esta manera, el habitar se refiere a un espacio de límites imprecisos y al mismo tiempo que se enclava en un lugar particular. Sin embargo, se observa que la territorialidad no podría existir sin un mínimo de prácticas espaciales repetitivas, las que se aseveran como esenciales para la comprensión y construcción de los territorios y las territorialidades.

Las prácticas producen y reproducen cotidianamente los espacios geográficos, al mismo tiempo que lo dotan de sentido. Fuente de sentimiento de territorialidad, las prácticas, explica Di Méo (1999), asumen la consagración simbólica de los procesos objetivos de la producción territorial. Sin embargo, en la práctica de los lugares siempre hay una constante tensión entre territorio y territorialidad. En este sentido, explica Di Méo y Buléon (2007: p.84) “la imposición de territorios objetivos entra en lucha con nuestra subjetividad, sus errancias, sus movilidades, su racionalidad situada. Al mismo tiempo que nuestras representación de los territorios cambian”.

El estudio de la territorialidad de los individuos nos permite conocer la complejidad de prácticas de los individuos, la relación con los lugares y sus significados, lo que viene a dar cuenta de la relación que se teje entre individuo y territorio. Asimismo, la territorialidad permite tener una comprensión de las prácticas de los individuos no solo en relación con un espacio específico –residencia y barrio–, sino en relación con una multiplicidad de espacios diversos, sin dejar de considerar los aspectos más simbólicos de esta experiencia.

Es entonces sobre este espacio que centraré el análisis de las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos y su relación con el territorio de proximidad, pues considero que es a partir de esta dimensión que es posible acercarse al aspecto más simbólico de la relación con el territorio.

Las prácticas de lugares

En concordancia con lo planteado anteriormente, la forma que he elegido para comprender la movilidad cotidiana de los individuos y sus anclajes en la proximidad se remite a sobrepasar la cuestión de los flujos origen-destino para situarse en lo que Stock (2004: p.7) llama las ‘prácticas de los lugares’, un “hacer la experiencia, desplegar, en actos, un hacer que tiene una cierta significación”¹⁸.

Puedo decir, siguiendo a Remy (1996), que esta investigación se sitúa en la comprensión de la construcción de las relaciones y de los significados que tejen los individuos con los lugares en una sociedad donde la movilidad es altamente valorizada.

Son varios los autores que hablan de prácticas y es por ello que en un primer momento fue difícil encontrar una definición pertinente para esta investigación. En una primera revisión pude comprobar que era necesario acercarse al concepto de práctica social para luego poder hablar de su contenido espacial, entendiendo que toda práctica es antes que todo una práctica social.

Bourdieu (1979) propone una definición de prácticas sociales a partir del análisis de sus efectos sobre el campo estudiado y de las lógicas de acción que las guían al interior de ese campo. Para Bourdieu, la práctica social es una actividad fuertemente dependiente del *habitus* (un sistema de disposición) y del capital (económico, cultural, simbólico) del practicante ejercido en un campo particular (que puede ser llamado contexto). Desde esta perspectiva, las prácticas sociales son maneras de hacer, de actuar, acciones o actividades con efectos prácticos obligatoriamente contextualizados social, espacial e históricamente. (Pedrazzini, Bolay y Kaufmann, 2004).

En este mismo sentido, Touraine (1974) explica que lo que observa el sociólogo no es la realidad, sino que las prácticas. Para este autor las prácticas sociales son las prácticas del actor social con sus dimensiones (modelos culturales e identitarios; estatus y poder; aspiraciones y proyectos) que le permiten personalizar sus acciones y sus estilos de vida (al interior de una sociedad dada).

Me interesa comprender en esta investigación las prácticas en el sentido de las maneras de ‘hacer’ (de practicar y de moverse por los lugares) que tiene un actor, un hacer que estará

¹⁸ Traducción propia.

determinado por los valores, las representaciones, las relaciones, las aspiraciones y los proyectos que las orientan. De hecho, estas prácticas no pueden ser entendidas fuera del contexto social donde se reproducen, es decir, el análisis de las prácticas no puede ser jamás distinto de un análisis de las relaciones o vínculos sociales. Una práctica social es aquello que existe de manera dinámica, un proceso, entre el actor y el sistema. Es entonces gracias a las prácticas sociales que el actor establece una relación activa con el sistema que forma parte.

Se atiende aquí a lo que sostienen Pedrazzini et al. (2004) respecto a la necesidad de una sociología de las prácticas urbanas que considere la teoría del *actor social*. Para estos autores, la puesta en relación de la noción de prácticas sociales con aquella del actor social debería permitir desarrollar algunos aportes útiles a propósito del rol de los actores en las sociedades urbanas, sobre todo en la manera de actuar sobre el espacio habitado, natural y construido. Sin embargo, no existe un solo tipo de prácticas sociales, ya que ellas están localizadas, culturalizadas, globalizadas, y el hecho de que ellas sean practicadas en una ciudad y no en otra, en tal barrio o en un espacio público determinado, les brinda características diferentes.

Estas maneras de practicar el espacio, como explica De Certeau (1974), escapan a la planificación urbanística. O en palabras de Lefebvre (1961), los espacios y los lugares urbanos se hacen gracias a acciones minúsculas, invisibles, que descansan en lo pequeño de cada día.

Las prácticas sociales son una manera de conquistar, de apropiarse del territorio, de una manera mínima, inconsciente o compartida. En este sentido, las prácticas espaciales de la cotidianidad si bien están sumidas a las determinantes socioeconómicas y culturales que pesan sobre los actores, siempre tendrán algo de imprevisto (Di Méo, 1999).

En el marco del objeto de esta investigación, no solo me fijo en las prácticas ‘populares’ de los grupos marginados y su creatividad para hacer frente a un margen de maniobra más limitado, sino que también me intento acercar a las prácticas de todos los grupos sociales, al identificar las capacidades de la sociedad para responder a los cambios actuales. Desde esta perspectiva, comprenderé las prácticas como ejercidas por los individuos, pero en íntima relación con los modelos identitarios, sociales y culturales. No solamente son los grupos más pobres de la sociedad quienes se organizan estratégicamente para hacer frente a los cambios urbanos y/o sociales, sino que también, las clases medias y altas deben poner en marcha diversas estrategias para mantener una posición social.

Quisiera entonces dar cuenta del margen de maniobra del actor urbano, de sus formas de actuar y hacer en la ciudad, de la relación que buscan establecer con el resto de la sociedad, de su capacidad de reacción y de transformación en relación con sus aspiraciones, proyectos de

vida y su posición en el seno de la sociedad. Al mismo tiempo que mostrar a un sujeto que se construye en las prácticas de lo cotidiano.

Por otro lado se ha constatado en esta investigación que todas las prácticas sociales son al mismo tiempo prácticas espaciales, sea porque están inscritas en un espacio determinado o porque contribuyen a su creación. Las dimensiones contextuales (espacio-tiempo) del actor social¹⁹ (los habitantes) lo hacen un actor territorializado, donde el territorio es definido como producción social inscrita en el espacio de las prácticas (Pedrazzini et al., 2004).

En esta investigación considero lo planteado por Di Méo y Buléon (2007), quienes comprenden *las prácticas sociales como los desplazamientos, como todas las frecuentaciones de los lugares, es decir, todos los actos espacializados que el individuo lleva a cabo en determinado contexto*. De lo anterior, se desprende que territorio y práctica están en una relación dialéctica y que por lo tanto es imposible poder comprender el primero sin entender el segundo.

Finalmente, y una vez planteada la noción de territorio y práctica, es necesario revisar los elementos que están participando de esta relación. Elementos que he agrupado en tres subcapítulos. En el primero de ellos hago referencia a la influencia del espacio sobre la movilidad cotidiana de los individuos (cf. 3.2). Factores como el arraigo al territorio, aspectos morfológicos y funcionales, así como las percepciones del lugar, se constituirán en elementos que tendrán una influencia importante en la configuración de las prácticas de movilidad cotidiana. En el segundo y el tercer subcapítulo expongo algunos de los elementos más cercanos al individuo y su subjetividad, como las motivaciones y las estrategias puestas en marcha por el individuo en función de un modo de vida y de una identidad. (cf. 3.3 y 3.4).

3.2 El espacio residencial, las percepciones y los significados. Su influencia sobre la movilidad cotidiana

Una de las tesis que retomé para poder construir el argumento de esta investigación, es la de Carpentier (2007b), quien, desde una perspectiva ‘ecológica’²⁰, plantea que existirá una influencia importante del ‘medio ambiente’ sobre la movilidad de los individuos. Así, *las características morfológicas, lo funcional y la imagen de los lugares, serán factores relevantes de esta relación*. Aspectos morfológicos como la historia del barrio, factores funcionales ligados por ejemplo a la accesibilidad o incluso aspectos ligados a la imagen de los lugares de residencia, pueden orientar los comportamientos de movilidad cotidiana de los individuos.

¹⁹ No se debe olvidar que el actor social es múltiple y puede ser no solo el habitante, sino que también los actores económicos y los actores políticos que con sus prácticas construyen y reconstruyen el espacio.

²⁰ Desde la ecología urbana.

En este sentido, el individuo desde su lugar de residencia –compuesto por su casa y barrio– va a apropiarse de una parte del espacio urbano. La movilidad cotidiana correspondería entonces no a un desplazamiento, sino que a un ‘replazamiento’, es decir, a la apropiación de una porción del espacio formado por el conjunto de los lugares de actividades.

A partir del contexto espacial definido por la posición del domicilio en la estructura urbana, el tipo de vivienda ocupada, el tipo de barrio y las redes de transporte, los individuos se verán confrontados a oportunidades y restricciones para poder realizar su programa de actividades. *De este modo, se plantea que la relación tejida con la proximidad podría tener una importancia fundamental en los desplazamientos de los individuos y en la constitución de sus espacios de vida y sus espacios vividos.*

Un determinado tipo de anclaje, y sobre todo el tipo de arraigo en la residencia y el barrio, darán pie a estrategias de desplazamiento diferenciadas para realizar las actividades de la vida cotidiana y superar las tensiones. Bajo este contexto, *el sistema que forma el espacio de la proximidad se transforma en un lugar estratégico para la movilidad cotidiana. El territorio de proximidad le sirve a los individuos para anclarse, para articular, gestionar, sobrellevar e imaginar sus prácticas de movilidad cotidiana.*

Las significaciones otorgadas al lugar de residencia, la naturaleza de este arraigo y la representación espacial deberían permitir dar cuenta de las diferentes figuras de la movilidad cotidiana. Así, en un contexto de fuerte valorización de la movilidad, es en la relación que teje el individuo con su espacio de proximidad que es posible comprender las movildades en estas y otras escalas.

Otro de los planteamientos que he considerado para construir esta investigación son los de Ramadier (2002), quien, en un estudio llevado a cabo en un barrio periférico de Québec, da cuenta de la relación que se teje entre territorio de proximidad y movilidad cotidiana. Este autor revela que la población más antigua de un barrio tendrá una red de relaciones centrada en este espacio y privilegiará una movilidad de consumo centrada en los pequeños comercios de proximidad. Mientras que los habitantes más nuevos se desplazarán fuera de su barrio y multiplicarán sus lugares frecuentados sobre todo por diversión y redes sociales. En este sentido, el primer grupo privilegiará la escala del barrio para sociabilizar y satisfacer sus necesidades, mientras que el segundo grupo aparece como más móvil y menos arraigado a la escala barrial. Lo anterior se explicaría, según este autor, en función de las significaciones, el tipo de arraigo y las representaciones que se tienen del lugar de residencia y de la ciudad, lo que ejercería una influencia no menor en las diferentes combinaciones que se tejen entre el anclaje en la proximidad y la movilidad cotidiana.

De este modo, postulo en esta investigación la necesidad de sobrepasar una aproximación determinista e interesarse en las maneras de apropiación y los tipos de representación que tienen los individuos de la vivienda, del barrio, de los espacios que lo rodean, así como de la ciudad (Authier, 2002). En este sentido aparece con fuerza la necesidad de caracterizar las relaciones, prácticas y afectivas, que los individuos tejen con su casa, barrio y ciudad (cf. tercera parte de esta tesis). Es entonces observando esta relación, que es posible comprender cómo el tipo de soporte que es la proximidad para los individuos se combina, o no, con ciertas movilidades.

No se puede plantear que existen habitantes de barrio con una movilidad reducida y otros habitantes móviles que no se interesan en su barrio. Las relaciones del individuo con su espacio urbano parecen ser más complejas que eso. Como lo demuestra Authier (2002), muchos de los habitantes de barrios centrales dan cuenta de un fuerte anclaje con su barrio, lo que no parece ser incompatible con una movilidad cotidiana más extensa. Asimismo, los habitantes que tienen una movilidad reducida no aparecen como los más arraigados a su barrio.

Lo anterior da cuenta de la pertinencia de centrar el análisis en las diferentes maneras que tienen los individuos de conjugar movilidad cotidiana, sedentarismo y anclaje, *en función de la relación que tienen con el territorio —sobre todo con el territorio de proximidad—, de su situación social y residencial, del tipo de arraigo, de los aspectos morfológicos de su territorio de proximidad*, como elementos que pueden ser una fuente de oportunidades o limitaciones para sus prácticas de movilidad cotidiana. En este sentido creo que observando las diferentes maneras de habitar se está dando cuenta de la diversidad de modos de vida que se desarrollan en la ciudad.

3.3 La espacialización de los modos de vida

Al preguntarme sobre la relación entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana surge la problemática de los modos de vida como una forma de inserción en el espacio que revela el 'habitar' (Stock, 2004) de los individuos en la ciudad.

En el conjunto de las ciudades actuales la heterogeneidad social se caracteriza por una diversidad de hábitos, de preferencias, en otras palabras, de usos urbanos (Ravalet, 2007). Desde esta perspectiva, la sociedad actual puede ser leída a partir de los modos de vida.²¹

Son varios los autores que han reflexionado sobre la evolución de los modos de vida que tienen lugar en la ciudad contemporánea (Remy y Voyé 1992; Jaillet 2004; Donzelot, 1999). Específicamente, y en el ámbito de la movilidad, se planteará que existe un vínculo entre esta y

²¹ Si bien modo de vida y estilo de vida son conceptos que muchas veces se utilizan como sinónimos, hay que recordar que el estilo de vida se refiere sobre todo a prácticas individuales e insiste menos en la existencia de prácticas comunes a un grupo social (Juan, 1991, citado en Carpentier, 2007b).

los modos de vida, donde estos últimos serán reflejo de las aspiraciones de las personas y de las restricciones de la vida cotidiana (Kaufmann, 1999).

En este sentido, me parece que lo planteado por Carpentier (2007a) es muy adecuado al proponer que *los desplazamientos de las personas y sus anclajes en determinados lugares no pueden leerse solo en función de elecciones y arbitrajes entre las diferentes características del espacio (morfológicos, funcionales, imagen, etc.), sino que también a la luz de las motivaciones en función de un modo de vida.*

Los modos de vida son definidos como el conjunto de prácticas por medio de las cuales el individuo proyecta, en su vida cotidiana, sus valores y sus deseos en conformidad con sus proyectos de vida e identidad. El modo de vida articula prácticas y representaciones, es decir, proyecta las representaciones y los valores en las actividades concretas en función de las restricciones y las oportunidades ligadas al contexto individual. En este sentido, y a pesar de las restricciones que puedan existir, el individuo tenderá hacia un ideal que se traduce en la idea que la persona tiene de sí misma y del grupo al que ella piensa (o desea) pertenecer. Lo que lleva al individuo a tomar decisiones que materializan, en el espacio, su modo de vida (Carpentier, 2007a).

Ramadier (2002) explica lo anterior, al afirmar que la movilidad cotidiana y el territorio de proximidad estarían dando cuenta de una relación específica con el espacio urbano, donde los comportamientos espaciales estarían jugando el rol de ‘marcadores sociales’ para el individuo. Es a través de las actividades que motivan los desplazamientos urbanos y los anclajes en los lugares, sobre todo buscando la articulación espacial de estas actividades, que es posible asociar una relación específica del individuo con el espacio urbano.

Muchos individuos que se ven enfrentados a escoger entre realizar grandes distancias o mudarse a un lugar más próximo de su lugar de trabajo, podrían elegir vivir más alejados, lo cual se ve facilitado por el uso del automóvil privado, por la posibilidad que tienen de ser propietarios (Scheiner y Kasper, 2003) o por la imagen asociada a este lugar. En este sentido, se podría decir que el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana sirven a las estrategias, y las estrategias sirven a los proyectos (Jouffe y Campos, 2009).

Por ejemplo, si ciertos individuos sufren tensiones entre sus preferencias de localización y su localización real, estas tensiones podrían ser aceptadas (o asumidas) porque ellas les permitirían acercarse al modo de vida deseado. O por el contrario, individuos que rechazan desplazarse, debido a las largas distancias, echarán mano a un modo de vida centrado en lo local, y muy anclado, como alternativa para desarrollar sus proyectos en la proximidad.

En este sentido, la localización residencial (casa-barrio) y la elección del lugar de actividades no es fruto del azar, sino que está en relación con las estrategias y arbitrajes puestos en marcha por los individuos y sus familias en función de las restricciones y las oportunidades del contexto espacial, social y cognitivo.

Algunos autores plantean que existe *un anclaje espacial de los modos de vida* (Kaufmann, Jemelin y Guidez, 2001; Meyer, 2005; Carpentier, 2007a), explicando que los *individuos adaptarán su modo de vida al contexto espacial por medio del binomio movilidad cotidiana y anclaje en la proximidad*. De este modo, se puede hablar de una inscripción espacial. Es, *por medio de los desplazamientos y los anclajes en la proximidad, que los individuos van a apropiarse de una parte del espacio urbano al construir su espacio de vida*. Este espacio será el teatro donde se desarrollará su vida cotidiana, al mismo tiempo que aquí se inscriben los modos de vida que son la expresión de un proyecto de vida, de valores, ideologías, restricciones y representaciones.

Al analizar la relación entre la movilidad cotidiana y el territorio de proximidad como una ‘espacialización de los modos de vida’, me permitió comprender no solo las prácticas, sino que también las representaciones y sobre todo la confrontación de ambas, al poner a la luz las estrategias implementadas para poder adaptarse a un determinado contexto. La movilidad cotidiana y el anclaje en la proximidad podrían entenderse como los medios adoptados por los individuos para poner en adecuación su programa de actividades con su modo de vida.

Es por medio de la espacialización de los modos de vida en relación con el anclaje en la casa y el barrio que pretendo observar en esta investigación si existe una influencia del medio donde habita el individuo sobre sus prácticas de movilidad cotidiana. Esto permitiría comprender la relación que teje el individuo con su territorio más allá de las determinantes de tipo socioeconómico, para situarse en sus componentes de tipo socioespacial.

3.4 Estrategias e identidad de desplazamiento

Finalmente, un cuarto componente que quisiera poner de relieve en esta tesis y del cual ya he venido hablando en las páginas anteriores, es la existencia de estrategias y recursos necesarios para la puesta en marcha de un determinado modo de vida, vale decir, cómo es que a través de la relación tejida con el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana, estamos dando cuenta de un actor que se espacializa.

En este sentido, para que todo ‘modo de vida’ pueda ser expresado es necesario disponer de *estrategias y recursos* para desarrollar los proyectos deseados, los que no son los mismos para

todos los grupos sociales. Si bien no se puede desconocer que las variables estructurales influyen en las elecciones de los individuos (factores económicos, contexto urbano, etc.), no se debe desconocer tampoco que todos los grupos tienen una serie de oportunidades espaciales que son apropiadas de diferentes maneras.

Así, incluso en un mismo barrio pobre es posible encontrar una diversidad de prácticas de movilidad cotidiana que se expresan en modos de vida diferentes para un mismo grupo, tal como se verá en los resultados de terreno.

Desde esta perspectiva, Jouffe y Campos (2009) plantean que *para comprender la movilidad es necesario dar cuenta de una mayor cantidad de diferencias relativas a las preferencias individuales y familiares, y del impacto que esto tendrá en la movilidad cotidiana de las personas.*

Señalo que más allá de un paradigma estructuralista en que las variables socioeconómicas son determinantes, lo que se pone de manifiesto a partir del análisis de la movilidad cotidiana y su relación con el territorio de proximidad es la importancia que tiene la subjetividad, las estrategias, la vivienda, el barrio y la familia, tomando en cuenta la diversidad de contextos, de modos de vida y de representaciones.

Si bien la falta de recursos podría impedir la puesta en marcha de los proyectos que implican la movilidad, se observa que los diversos grupos disponen siempre de un margen de maniobra, aunque sea pequeño, que les permite de alguna manera ir desarrollando proyectos y estrategias a partir de las diferentes maneras de hacer 'con' y 'en' los lugares. Las desigualdades estarán entonces en esa capacidad o competencias individuales y familiares para tomar determinadas decisiones, las que podrán traer situaciones de tensión, fatiga o estrés o, por el contrario, transformarse en situaciones de bienestar.

La capacidad de juego, la reactividad, la aptitud para imaginar estrategias, las elecciones tomadas por los individuos y sus familias en relación con sus desplazamientos darán cuenta de esta nueva dimensión de las desigualdades (Kaufmann, 2008) y permitirán observar cómo el individuo se constituye en un sujeto espacializado.

En un estudio llevado a cabo por Lindón (2002) en la periferia pobre de la Ciudad de México, más específicamente en la zona llamada Valle de Chalco, se ponen de relieve las diferentes estrategias implementadas por un mismo grupo pobre. Una de las estrategias observadas es aquella que toma la casa como punto de referencia para las prácticas, pues es el lugar de trabajo y socialización por excelencia para la familia, en detrimento del barrio, el que se considera hostil y, por lo tanto, no se practica. De este modo, se observa cómo las estrategias se inscriben no solo en una lógica individual y familiar, sino que también bajo intereses identitarios.

Asimismo, Jouffe y Campos (2009), en un estudio exploratorio con grupos pobres de la periferia parisina y santiaguina, explican la movilidad cotidiana a partir de la tensión entre emancipación y arraigo, que se expresará en diferentes tipos de movilidad en el seno de un mismo grupo pobre. De esta perspectiva, estos investigadores se interesan por una relación entre individuo y territorio vinculada al cambio social, en la que son relevantes los proyectos de vida, entendidos como proyectos individuales y familiares de desplazamientos en el espacio social.

Desde esta perspectiva se podría plantear, siguiendo a Ramadier (2007), que la movilidad puede ser explicada sobre la base de dos factores: *por un lado, el individuo busca obedecer las restricciones de un modo de vida que refleja su posición social (la elección de los lugares de consumo o de socialización); y por el otro, busca limitar las restricciones funcionales (distancia del lugar de trabajo, del centro hospitalario, etc.)*. Esta definición vendría a mostrar entonces cómo la relación con el territorio está sujeta también a intereses identitarios, en los cuales el territorio de proximidad es su soporte y la movilidad cotidiana es la expresión de un tipo de inserción social en el espacio.

El individuo no solo se enfrenta en la actualidad a un problema de desplazamiento, sino que también a un problema de replazamiento (Ramadier, 2007). Gran parte de nuestras actividades, explica este autor, están sujetas a las restricciones de un *anclaje espacial*. Aunque las tecnologías actuales intentan superar estas restricciones, *nuestras acciones siguen estando sujetas a un referente espacial* (tipo de barrio, localización, infraestructura, transporte disponible, servicios a proximidad, etc.) *y son influidas por este*.

Desde esta idea, y siguiendo a Bourdin (1996), es posible decir además que localizamos nuestras acciones en función de nuestros intereses y restricciones. Sin olvidar con ello que la infraestructura y los sistemas de transporte son elementos que ayudarán o limitarán esas posibilidades.

Para Bourdin (1996) lo anterior se atiene a tres dimensiones: primero, querer huir de una restricción; segundo, acceder a recursos exclusivos; y tercero, crear recursos de los cuales no se dispone. Esto último estaría más ligado a los procesos identitarios. La movilidad es una forma de apropiarse de un recurso para usarlo y por lo tanto se transforma en una construcción libre, individual y coyuntural, que le permite al individuo poder acceder a un recurso social deseado. Sin embargo, planteo en esta tesis que para poder acceder a estos recursos la movilidad necesita ‘situarse’, ‘apoyarse’ o ‘soportarse’ en la proximidad y en los recursos que allí existen (sociales, culturales, familiares, etc.).

Surge la idea de una ‘*identidad de desplazamiento*’ (Ramadier, 2007), que está muy asociada al rol del contexto espacial, al arraigo al lugar, a las representaciones de la ciudad y también a

los aspectos estructurales de los lugares, cuestiones que influirán en los desplazamientos de los individuos y que revelarán la dimensión identitaria de los comportamientos espaciales a partir del binomio movilidad-anclaje.

Puedo decir que me interesa, para objeto de esta investigación, la dimensión territorial y su vínculo con lo social, donde se incluyen sus causas y consecuencias. En este sentido, los modos de vida, las estrategias puestas en marcha en función de ese modo de vida, la identidad, los anclajes en la proximidad y la movilidad, se constituyen en los elementos necesarios para una comprensión global de un actor-habitante espacializado que se construye en su relación con el territorio.

4. LA EXIGENCIA A LA MOVILIDAD Y LA PRUEBA URBANA

[...] .par leurs parcours quotidiens et par leurs déplacements extraordinaires, le individu s'invente une ville à leur mesure: une petite ville, locale et familière à périmètre fluctuant au gré des individualités, des rues investies ou non, des commerçants, des places et des institutions, et un autre ville, large et plus épisodique, où se rend quelque fois, avec plus ou moins de routine, mais qui reste toujours un arrière-plan inextricable de notre expérience urbaine.

LA MÉTROPOLÉ DES INDIVIDUS, A. BOURDIN

Hasta ahora había analizado el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana a partir de componentes que aparecen como esenciales para la comprensión de esta relación, planteando que el territorio de proximidad como soporte, lugar estratégico y propio, ayudará a los individuos a sobrellevar las tensiones de esta 'exigencia a la movilidad'. Asimismo, había enunciado la importancia de las motivaciones y las estrategias en la puesta en marcha de un determinado modo de vida e identidad. Sin embargo, me queda aún acercarme a la experiencia territorial de los individuos.

Se sabe que la movilidad generalizada implica un fraccionamiento socio-territorial, la multiplicación de las fracturas, la segregación y las agregaciones comunitarias (Le Breton, 2004a), sin embargo, no se sabe cuál es la experiencia de tal proceso y cómo el sujeto se construye por medio de sus prácticas espaciales.

Tal como había mencionado a lo largo de las páginas anteriores, se observa un cambio fundamental en las relaciones del individuo con la sociedad (Martuccelli y Dubet, 1998), relación que estuvo mediatizada en el pasado por las instituciones, y que en la actualidad se ha fragmentado. Así, es ahora el propio individuo quien debe hacerse cargo de su biografía con sus propios medios. De este modo, y en el caso de una 'prescripción' a la movilidad cada vez mayor,

es el individuo (y su familia) quien debe ser capaz de controlar, manejar y articular diferentes espacios y tiempos.

En este sentido, observo que la experiencia espacial tiene un *componente individual y subjetivo importante*. Ello vendría a jugar un rol importante en las dinámicas de racionalización y por lo tanto en la elección, la autonomía, el control de los espacios-tiempos, en la diferenciación, en la complejización y en la ampliación de la esfera económica.

Kaufmann (2008) explica que la ingeniosidad de las soluciones previstas y aplicadas en determinadas situaciones espaciales influirá en la calidad de nuestra vida, específicamente en la realización de nuestros proyectos. La movilidad, por ejemplo, implica poner en práctica una gran reflexividad, una aptitud para articular las aspiraciones y los proyectos dentro de un contexto con muchas restricciones.²² Las personas y los grupos sociales deben entonces adaptarse continua e imperativamente a esta exigencia espacial.

De esta manera me parece interesante poder retomar en esta tesis aquello que plantea Martuccelli (2006a), al decir que existe una ‘prueba urbana’ que viene a poner de manifiesto la experiencia territorial, la cual será vivida por los individuos como una libertad, al mismo tiempo que se constituye en una tensión que se debe afrontar.

Esta noción de ‘prueba’ puede ser definida como la nueva relación con el espacio y con el tiempo cotidiano. La prueba urbana aborda el problema del lazo a establecer entre dos lugares alejados: lo global –lugar de integración y de segregación– y lo local, lugar de implicación afectiva. Para el sujeto, se trata por una parte de sobrellevar la tensión entre la movilidad espacial y su control; y por el otro, el anclaje y el arraigo, es decir, el compromiso y la integración con el lugar (Martuccelli, 2006a).

Esta tensión, si bien parece más evidente en la sociedad francesa, se plantea que es posible encontrarla también en la sociedad latinoamericana. En este sentido, para Martuccelli (2006b) es en las calles, en la ciudad, donde se podría ver el proceso de individuación en curso en las sociedades latinoamericanas .

Los individuos son lo que la ciudad hace de ellos y lo que ellos hacen de su ciudad, explica Martuccelli (2006b). El cansancio, las vivencias de las distancias y los tiempos, o la ‘necesidad de fabricarse una vida privada’ como refugio frente a los cambios urbanos, son signos de la dimensión de la prueba urbana en la cotidianidad de los individuos.

²² Esto forma parte de lo que Kaufmann y Flamm entienden por *motilité*. Esta puede ser definida como “la manera por medio de la cual un individuo o un grupo hace suyo el campo de las posibilidades en materia de movilidad y hace uso de ello para desarrollar sus proyectos” (Kaufmann y Flamm, 2002: p.4). Asimismo, un acercamiento al concepto de *motilité* se focaliza en el potencial de movilidad y en las lógicas de acción de los individuos.

Así, y desde esta lectura, observaré las consecuencias que pesan sobre el individuo hipermoderno y sus familias, y cómo se las ingenian para buscar ‘estrategias o tácticas’ que le permitan sobrellevar su existencia de mejor manera. Esta tensión, pequeña o grande, puede ser leída, por ejemplo, a través de la movilidad residencial, lo cual podría constituir una prueba para el individuo y su familia en el sentido que le supone dejar un universo de hábitos, de redes sociales, cambiar un medio ambiente por otro desconocido (Le Breton, 2004a). O también, el caso en que a un individuo se le ofrece la posibilidad de trabajar lejos de su domicilio y este no puede aceptar por los costos monetarios, de distancia y tiempo.

La experiencia territorial es múltiple y compleja y no concierne a todos los individuos por igual, incluso a los individuos de un mismo grupo social, lo que indica que la verdadera línea de demarcación se hace alrededor del grado de inscripción territorial obligado y no sobre una distinción entre quien es más o menos móvil. Esto permitiría leer el verdadero lazo que existe entre la inmovilidad y la prescripción de la movilidad permanente a la que están sumidos ciertos individuos (Martuccelli, 2006a).

Me interesa observar en esta investigación cómo los individuos y sus familias hacen frente y experimentan las exigencias de una movilidad creciente, junto a una mayor autonomía e individualización. Ver cómo los individuos deben conjugar la movilidad y el anclaje en la proximidad como forma de hacer frente a las tensiones que conlleva la vida urbana. Una prueba es una tensión, y en este sentido parece fructífero observar cómo los individuos logran moverse en diferentes tiempos y espacios, y cuáles son las prácticas que deben poner en marcha para sobrellevar su cotidianidad.

Finalmente planteo, siguiendo a Kaufmann (2008), que es posible observar nuevas formas de desigualdades, asociadas esta vez no solo a la posición jerárquica –dimensión vertical–, sino que también a la dimensión horizontal de la posición social, en donde la diferencia estará en el desarrollo de competencias y capacidades individuales y familiares. Me interesa entonces poder mostrar al lector de esta investigación cómo el sujeto social se construye en y a través de su relación con el espacio.

SÍNTESIS

Si bien las teorías sobre la movilidad generalizada postulan un debilitamiento del sentido de pertenencia de los individuos hacia determinados lugares, ya que ahora los individuos estarían en relación con una multiplicidad de espacios dispersos en la trama urbana, es posible plantear en esta investigación que hay también una valorización e identificación de los vínculos de intercambios simbólicos y afectivos, así como de las prácticas en el pequeño territorio que representa, en este caso, el barrio o la vecindad (Márquez, 2006; Humain-Lamoure, Guérin-Pace, et al., 2007; Authier, 2002).

Surge una de las paradojas de la modernidad –y de la movilidad– que plantea que si bien por un lado el habitante de la ciudad se ve fascinado por la posibilidad del anonimato, de la libertad, de la restructuración de las relaciones sociales y del encuentro con lo diferente, desearía al mismo tiempo vivir en espacios en que la solidaridad y las relaciones cara a cara fueran posibles (Imilan, 2007).

Pienso entonces que el reconocimiento por parte del investigador de estas contradicciones y tensiones de la vida en la ciudad permitirían renovar muchas de las reflexiones sobre la vida urbana moderna. El objetivo que me propuse al analizar el barrio y los territorios de proximidad como un soporte, como un lugar estratégico desde donde los individuos construyen su relación con los otros espacios, permitirá observar y comprender, en los capítulos que siguen, cuáles son las determinantes del anclaje –afectivo o práctico– en la proximidad, así como la relación de esto con los desplazamientos, las actividades y las experiencias que los diferentes individuos tienen con los espacios de su cotidianidad. De este modo, me interesa observar la ‘espacialización de los modos de vida’ en función de un determinado tipo de relación con el territorio de la proximidad, dando cuenta de la influencia que puede tener este sobre la movilidad cotidiana.

Finalmente, es por medio de la investigación de terreno (cf. tercera parte de esta tesis) que quiero demostrar que los individuos de la ciudad tienen una experiencia de la proximidad importante que se combina con formas de movilidad en esta y otras escalas por las que transitan. *Es esta articulación, sus causas y las experiencias individuales y familiares, lo que me interesa develar.*

CAPÍTULO 2

UNA APROXIMACIÓN COMPRENSIVA Y DINÁMICA DEL TERRITORIO DE PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD COTIDIANA

Me gustaría que hubiera lugares estables, inmóviles, intangibles, intocados y casi intocables, inmutables, arraigados; lugares que fueran referencias, puntos de partida [...] tales lugares no existen, y como no existen el espacio se vuelve pregunta, deja de ser evidencia, deja de ser incorporado, deja de estar apropiado. El espacio es una duda: continuamente necesito marcarlo, designarlo; nunca es mío, nunca me es dado, tengo que conquistarlo [...]

ESPECIES DE ESPACIOS, GEORGE PEREC

Al momento de comenzar esta investigación debí ser capaz de construir y delimitar el objeto de estudio, posicionar mi aproximación teórica, al mismo tiempo que construir los métodos de recolección y análisis de la información. De ello dependería parte del éxito y la profundidad que pudiera alcanzar mi investigación.

Como investigadora me vi entonces enfrentada al dilema de lograr hacer conversar mi objeto con la problemática y la metodología, al mismo tiempo que con el discurso producido. Este ir y venir se produjo a lo largo de todo el proceso de la investigación y nunca pareció estar terminado. Sin embargo, este proceso dio cuenta, como explica Giroud (2007), de un ‘saber situado’ es decir, jamás se llega a describir en forma exhaustiva ni objetiva la realidad estudiada. Al mismo tiempo que este ‘saber’ no busca dominar ni imponerse a esa realidad (Giroud, 2007).

Lo que presento a continuación es parte del proceso llevado a cabo para acercarse a la realidad de estudio de la forma más integral posible. En este sentido, se expondrán cuáles fueron los métodos y las herramientas consideradas como pertinentes para la lectura de este contexto. Se trata del camino que se he elegido como acercamiento a la realidad, el nexo entre la teoría y el terreno. Sin embargo, otro investigador enfrentado a la misma realidad que yo podría haber elegido un camino totalmente distinto.

1. UN ENFOQUE PERTINENTE PARA EL ESTUDIO DEL TERRITORIO DE PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD COTIDIANA

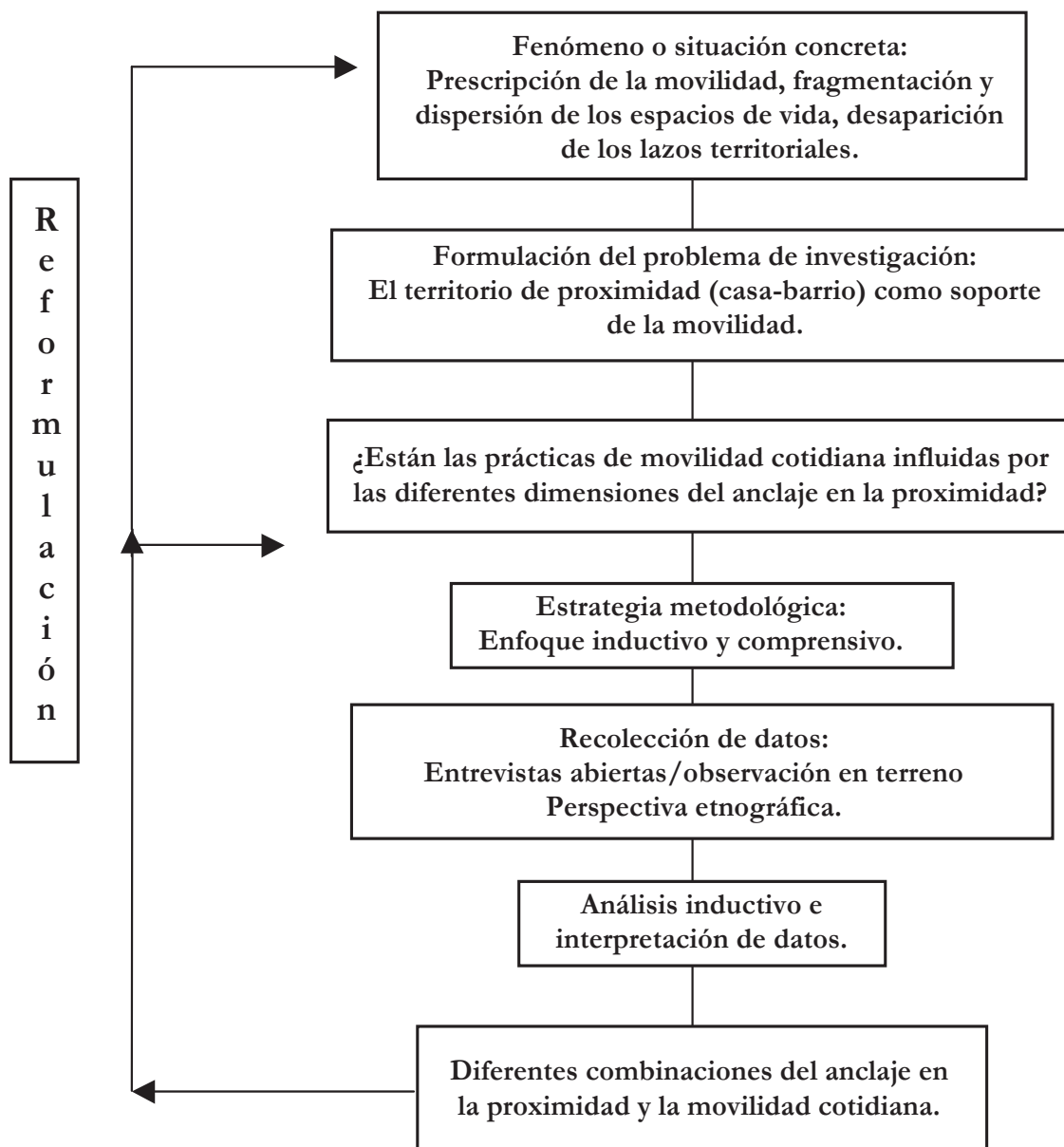
Cuando me propuse acercarme a la relación existente entre el territorio de proximidad como soporte y la movilidad cotidiana, apareció como un gran desafío poder encontrar una aproximación que fuese capaz de recoger una diversidad tan compleja, variada y difícil como era la relación de los individuos con sus territorios. En este sentido, y teniendo conciencia de que se trataba de un fenómeno complejo y difícil de abarcar desde una sola aproximación teórica, me pareció adecuado construir un enfoque que integrara la relación que los individuos tejían con su territorio de proximidad, pues se postulaba que ello tenía gran relevancia en las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos.

1.1 La pertinencia de un enfoque inductivo, constructivista y etnográfico

El enfoque que he elegido para esta investigación se enmarca en el llamado enfoque de tipo inductivo-constructivista. Se trata de construir la teoría, pero ‘desde abajo’ (Glaser y Strauss, 1967), en el sentido de que es en el terreno donde se busca la validación del análisis. El investigador no es quien le da sentido a las acciones descritas por los entrevistados, más bien son ellos mismo quienes les dan sentido según sus intereses.

Es entonces a partir del terreno que se construyó la teoría. Como lo plantea Guillemette (2006), en lugar de forzar las teorías sobre los datos empíricos para interpretarlos, el investigador se abre a la posibilidad de elementos de teorización o conceptos que son sugeridos por el terreno mismo.

Figura N° 1: Proceso de desarrollo de la investigación



Fuente: Elaboración propia.

Como se trataba de una investigación de tipo inductivo y constructivista fue posible ahondar en las prácticas de movilidad cotidiana y en la relación de los individuos con su territorio de proximidad. En un primer momento partí la investigación desde un fenómeno o situación concreta (los problemas de movilidad en la ciudad) para luego formular una aproximación provisoria al problema de estudio, así como unas hipótesis y preguntas preliminares. Con esto en la mano, construí la pauta para acercarme al terreno y recoger los primeros datos. Con dichos datos reformulé el planteamiento inicial, postulando que si bien hay una tendencia a la movilidad generalizada y una exigencia a la movilidad creciente, para muchos individuos la proximidad es un soporte igualmente importante para sus movilizaciones. Para ello fue necesario que me planteara nuevas preguntas e hipótesis que me permitieran acercarme otra vez al terreno.²³

El enfoque elegido en esta investigación no implicó partir de teorías preexistentes y con esto ir a buscar los datos al terreno. Esta aproximación favoreció el surgimiento de nuevas ideas, de prácticas que no habrían podido ser tomadas en cuenta si se hubiese partido de un marco rígido. Se favoreció entonces una reformulación constante de la teoría y de las hipótesis de investigación en función de aquello que surgía en el terreno. Esta aproximación aparece como sumamente reflexiva y creativa. Ella permitió no solo limitarse al análisis de comportamientos que emergen a veces como evidentes, sino también escarbar en nuevos comportamientos que se estaban dando en la ciudad.

Por ejemplo, y a simple vista, la movilidad aparecía como desconectada e incluso contradictoria con el territorio de proximidad; sin embargo, esta apertura teórica me permitió integrar, en el segundo acercamiento al terreno, estos y otros elementos que en un principio no se habían considerado. Como lo explica Guillemette (2006), el análisis cualitativo construido a partir del terreno permitió una cierta innovación teórica, que habría sido imposible desde otra perspectiva.

Uno de los desafíos de esta investigación fue cómo acercarse al terreno y recoger los datos. Si bien se trataba de una tesis en geografía urbana, se optó por una *aproximación etnográfica*, pues ello parecía la manera más completa para poder profundizar en la relación entre el individuo y su territorio. Desde la antropología pude indagar en aquellas *situaciones etnográficas*, es decir, en situaciones que pasan en la ciudad y que permiten entender el sentido que estas tienen en un contexto cultural, histórico, sociológico o local (Agier, 2009). Pensar la ciudad, y en este caso la movilidad y la proximidad, significaba centrarme en los individuos y en sus situaciones de interacción, dando cuenta, en el sentido que lo plantea Agier, de microsecuencias etnográficas que permitan producir un saber de la ciudad en su conjunto, de ligar un saber antropológico a un saber sobre la ciudad.

²³ Debí entonces reestructurar la pauta de entrevistas, pasando de una pauta centrada en los medios de transporte (primera etapa de terreno) a una pauta que ponía énfasis en la relación práctica y afectiva del individuo con su territorio y la influencia de esto en los comportamientos de movilidad. Ver pauta en anexos.

Esta perspectiva permitió que fundara mi trabajo en el terreno –a diferencia del geógrafo y del urbanista que tienen una visión más global de la ciudad –, acercándome a la realidad estudiada y a las relaciones tejidas desde una perspectiva situada. Para ello realicé durante cuatro años consecutivos múltiples visitas a los terrenos estudiados, donde conversé y entrevisté a sus actores y habitantes, observé su contexto y cotidianidad.

La ciudad no puede ser entonces comprendida como una cuestión demográfica o como un simple espacio construido, ella corresponde al lugar donde sus habitantes tienen relaciones entre ellos y con sus espacios de vida. En este sentido, centrar el análisis en la escala más próxima al espacio de vida de los individuos –casa y barrio– y en las relaciones tejidas con las otras escalas urbanas, me permitió develar cómo los individuos construyen su relación con el mundo que habitan y por lo tanto cómo se configura la vida en la ciudad.

Hay que decir que si bien esta tesis está fundada en un acercamiento etnográfico, la lectura de las ‘prácticas de movilidad’ cotidiana de los individuos se llevó a cabo a partir del discurso de los habitantes y de las observaciones realizadas en terreno. Por cuestiones de tiempo y de logística no se pudieron realizar recorridos comentados con los habitantes ni tampoco seguirlos en sus rutinas cotidianas. Sin embargo, soy consciente de la utilidad de esta metodología y del aporte que puede haber sido para esta tesis.

Por otro lado, determinar el número de individuos a entrevistar fue un problema a definir. Si bien sabía que era imposible entrevistar a todos los habitantes de cada terreno por cuestiones de recursos y tiempo, tuve que identificar un ‘punto de saturación de información’. Dicho punto fue alcanzado “una vez que de la recolección de la información no surge nada de nuevo ni de verdaderamente consistente” (Guillemette, 2006: p.41). Sin embargo, se deja constancia que el punto de saturación le concierne al investigador, pues es él quien decide cuándo encontró lo que estaba buscando y bajo qué criterios su análisis parece ya saturado.

De este modo, pienso que lograr un análisis cualitativo y antropológico de los terrenos estudiados implicó poner toda la diversidad encontrada sobre la mesa: los contextos, comportamientos, prácticas y representaciones, así como las historias y las trayectorias individuales y colectivas de cada uno de los individuos. En este sentido, no se podía dejar de lado tal o cual historia con el pretexto de que solo representaba a un individuo. Más bien el análisis se radicó en poner en perspectiva a los individuos y los terrenos explorados a la luz de las transformaciones espacio-temporales ocurridas.

Esta aproximación no habla de comportamientos o mecanismos dominantes en función de otros, ya que solo una encuesta de tipo cuantitativo podría llegar a demostrarlo. Si bien los resultados no pueden ni aspiran a hacer una generalización cuantitativa de las prácticas de

movilidad cotidiana y de la relación con el territorio de los individuos, aquellos pueden leerse en la perspectiva de los sujetos estudiados. Sin embargo, la elaboración de un marco de análisis y de ‘ideales tipos’ podría arrojar luces sobre los terrenos estudiados y sus actores para una cuantificación que podría servir para investigaciones posteriores (capítulo 9).

No se debe olvidar que en toda investigación el investigador está observando la interpretación que hace un ‘otro’, donde ese ‘otro’ es un intérprete del sustrato cultural, tiene una posición, un rol en un tiempo y espacio determinados que es parte de un fragmento de cultura que se va siempre haciendo, inventando, rehaciendo. En este sentido, los investigadores son siempre intérpretes de interpretaciones hechas por otros (Recasens, 2007).

De ahí que surgió la pregunta de cómo escribir un relato sobre los anclajes y la movilidad cotidiana de Santiago de Chile a partir de la experiencia de sus habitantes. Tomar conciencia de que era yo como investigadora quien en parte decidiría qué voces serían las que se oírían, cómo aparecerían esas voces, cuál sería mi propia voz, así como cuáles serían las voces que serían omitidas, fue esencial a la hora de enfrentar el proceso de escritura y parte del proceso reflexivo de la investigación.

Planteo a través de esta investigación, la necesidad de ser conscientes de las elecciones que realizamos a la hora de hacer hablar a los entrevistados, pues estas elecciones dependen muchas veces de nuestros propios intereses. Reconocer este hecho es un gran aporte cuando se cuestiona la validez del texto producido. No se debe olvidar que el discurso antropológico hace rato ya ha dejado de plantearse la necesidad de comparación, así como ha renunciado a la creación de leyes universales. En este sentido, la antropología, y esta investigación, reivindican el carácter subjetivo e interpretativo de la descripción y el relato, hechos que pueden ser muy cuestionados por otras ciencias e investigadores. Pienso entonces que la validez de la investigación llevada a cabo y los resultados analizados radican en el ejercicio que se hizo por describir y comprender el habitar de los entrevistados, habitar que toma forma en un relato que tiene múltiples voces y tiempos.

1.2 Elementos para leer la proximidad como soporte para la movilidad cotidiana de los individuos

Una vez posicionado el enfoque teórico-metodológico de la tesis, opté por construir un modelo que ayudara a agrupar y analizar la información recolectada en terreno. Para ello, se identificaron ocho dimensiones que permitían dar cuenta del tipo de soporte que representaba la proximidad para los individuos y su relación con la movilidad cotidiana. Al mismo tiempo se fue descubriendo —en la tercera parte de esta tesis—, cómo estos elementos dan cuenta por un lado de la ‘agencia’ de los individuos, y por el otro, de la ‘coacción’ en la que están insertas muchas de las prácticas espaciales.

Las dimensiones de análisis:

- La primera dimensión que identifiqué fue el anclaje, definido como los vínculos afectivos y/o prácticos que se tiene con el territorio de proximidad, es decir, las diferentes dimensiones que toma el territorio de proximidad; lugar de arraigo, de rechazo, de implicación, como instrumento, etc.
- La segunda dimensión estuvo constituida por la historia y horizonte residencial, es decir, se identificó la trayectoria residencial de los habitantes y si se trataba de residentes antiguos o nuevos, al mismo tiempo que sus expectativas residenciales: permanecer o cambiarse de casa y barrio.
- La tercera dimensión, muy relacionada con la dimensión anterior, daba cuenta de las aspiraciones residenciales y de las estrategias familiares. Interesaba observar si los habitantes tenían planes de permanecer o cambiar de barrio y casa, y saber cuáles eran las estrategias puestas en marcha para ello (reforzar el arraigo, mejorar la vivienda, fortalecer los vínculos más débiles, etc.).
- La cuarta dimensión se centró en las redes sociales, intentando dar cuenta de si ellas estaban en la proximidad o en el exterior, y el tipo de vínculo establecido (débil/fuerte).
- La quinta dimensión fue el trabajo, y se buscaba dar cuenta de si trataba de un trabajo cercano o lejano, formal o informal.
- La sexta dimensión dio cuenta de los medios de transporte utilizados por los habitantes para desplazarse y su nivel de autonomía/dependencia.
- La séptima dimensión fue la socialización y el consumo, identificando si esto se daba en la escala de la proximidad o fuera de ella.
- La última dimensión estuvo compuesta por la percepción del tiempo, identificando un tiempo de la permanencia y un tiempo más efímero que privilegia el cambio.

Se han establecido adicionalmente dos dimensiones finales que hacen referencia al tipo de movilidad y al tipo de soporte que representa la proximidad, lo que muestra que las prácticas caracterizadas en cada una de las dimensiones están en directa relación con el tipo de soporte valorado por cada grupo. En un extremo (a la izquierda) está el soporte de tipo simbólico, y en el otro, el soporte que se ha llamado más práctico y que se relaciona con un vínculo de tipo instrumental con el territorio de proximidad. Esto revela un soporte de tipo barrial y un soporte de tipo más metropolitano, lo cual estaría determinando un tipo de prácticas de movilidad cotidiana (ver Tabla N° 1).

Asimismo, los factores que se han llamado de *tipo estructural*, como son las variables sociodemográficas: edad, sexo, estatus socioeconómico, ocupación; y los factores de tipo morfológico y funcionales de los espacios que habitan los individuos, serán elementos que también tendrán una influencia en el tipo de soporte que es la proximidad y por lo tanto en las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos.

En este sentido, el foco de esta investigación está puesto no solo en la espacialidad de los habitantes, sino que también en la relación y en los vínculos afectivos y/o instrumentales que los individuos tejen con los territorios que practican, en las representaciones y en las motivaciones puestas en marcha, dejando al descubierto que cada individuo construye, organiza e integra los territorios a su medida. En rigor, las movilidades y las no movilidades, así como sus significados se transformarán en aquello que me interesa develar.

Sin embargo, me di cuenta de que no se podía desconocer que los diversos elementos implicados en la relación entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana aparecían a priori como dimensiones opuestas. Así se oponían: desplazamientos extensos para trabajar y empleos autónomos en el barrio; arraigo al barrio y poca identificación con este; historia residencial de permanecer en la casa o barrio y deseo de cambiar de casa y barrio; deseo de fortalecer el arraigo y deseo de salir; lazos vecinales fuertes y red social extensa; socialización en el barrio y consumo lejano; tiempo de permanencia y necesidad de cambio.

No obstante, pude observar que a pesar de esta oposición los individuos no tienen rasgos de una sola de estas categorías, sino que más bien la movilidad y la proximidad como soporte forman un sistema de inserción socio-espacial. De este modo, he definido cuatro 'configuraciones tipo' para el ordenamiento de la información recolectada en terreno que están en íntima relación con las dimensiones identificadas anteriormente. Se trata de cuatro formas de habitar que dan cuenta de la articulación y las combinaciones que toma la relación entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana. Sin embargo, hay que considerar que los individuos no están totalmente representados en estas cuatro configuraciones, sino que más bien pueden tener parcialmente algunas de las características y combinaciones posibles de cada categoría.

Tabla N° 1: Configuraciones de la proximidad como soporte y su relación con la movilidad cotidiana

	Configuración 1 Arraigo en la proximidad con escasa movilidad metropolitana	Configuración 2 Sedentarismo con anclaje replegado	Configuración 3 Arraigo en la proximidad y movilidad metropolitana	Configuración 4 Movilidad metropolitana sin permanencia
Tipo de anclaje en el territorio de proximidad	Afectivo, arraigo, implicación.	Rechazo por el barrio.	Arraigo, implicación.	Poca identificación con el barrio.
Historia y horizonte residencial	Deseo de permanecer en el barrio. “Colonos”.	Sin perspectivas de cambio. Se valora la casa y no el barrio.	La casa y el barrio se valora, pero es relativo a otras dimensiones.	Deseo de cambiar de casa y de barrio.
Estrategia familiar	Quedarse en el barrio y fortalecer arraigo.	Mejorar la vivienda.	Quedarse en el barrio y fortalecer los vínculos exteriores.	“Salir”, “surgir”, “oportunidad”.
Redes sociales	Lazos vecinales y barriales fuertes.	Pocos lazos sociales barriales.	Red social extensa.	Red social ampliada.
Trabajo	Trabajo cercano.	Trabajo informal local. Autoempleo.	Trabajo calificado dentro o fuera del barrio.	Trabajo lejano.
Medios de transporte y autonomía	Caminata, TP, automóvil. Autónomos.	Caminata, bicicleta, TP. Dependientes	Automóvil, TP, caminata. Autónomos.	TP, automóvil. Autónomos.
Socialización y consumo	Socialización y en el barrio.	Repliegue en el domicilio.	Consumo y socialización metropolitana.	Consumo y socialización fuera del barrio.
Percepción del tiempo	Duración: permanencia.	Se acabó el tiempo.	Permanencia y proyección.	Cambios, tiempo efímero.
Prácticas de movilidad cotidiana	Movilidad intensa en el barrio.	Escasa movilidad en el barrio y la ciudad. “Inmóvil”	Movilidad tanto en el barrio como en la ciudad.	Movilidad en la ciudad.
Tipo de soporte de la proximidad	Lo simbólico, la historia.	La propiedad.	Simbólico, identitario-localización, conexión.	Lo instrumental. La localización (accesibilidad).

Fuente. Elaboración propia.

2. LA SELECCIÓN DE LOS TERRITORIOS Y LAS HERRAMIENTAS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Considerando la diversidad de formas de habitar que se pueden encontrar en una metrópolis como Santiago de Chile, la elección de los casos de estudio no fue evidente y se abordó, como se planteaba en las páginas anteriores, desde la antropología y la etnografía.

2.1 Criterio de selección de los territorios y de los actores estudiados

Al comenzar esta investigación el objetivo que me había planteado en un principio era trabajar solo con un grupo de individuos de bajos ingresos y que vivieran en una zona periférica y marginada de la ciudad. Para ello había seleccionado a la población **El Castillo en la comuna de la Pintana**. Esta selección se basó en el supuesto inicial de que los individuos que allí vivían encontraban serias dificultades de desplazamiento a escala metropolitana, y por lo mismo era posible hallar prácticas diversificadas de movilidad. Además, la zona elegida correspondía a habitantes que habían llegado a este lugar, producto de una política de erradicación de campamentos llevada a cabo en la época de la dictadura militar. Por lo mismo, había pensado que este grupo correspondería a historias de poblamiento y confluencia similares. Asimismo, la zona de estudio era catalogada, dentro del imaginario social de la ciudad, como un lugar de delincuencia y marginalidad. Todo lo anterior hacía de este terreno un lugar muy seductor para comenzar la investigación sobre las prácticas de movilidad y la relación con el territorio de proximidad. De este modo, considerando el terreno y sus características, fue que privilegié un acercamiento de tipo antropológico al terreno.

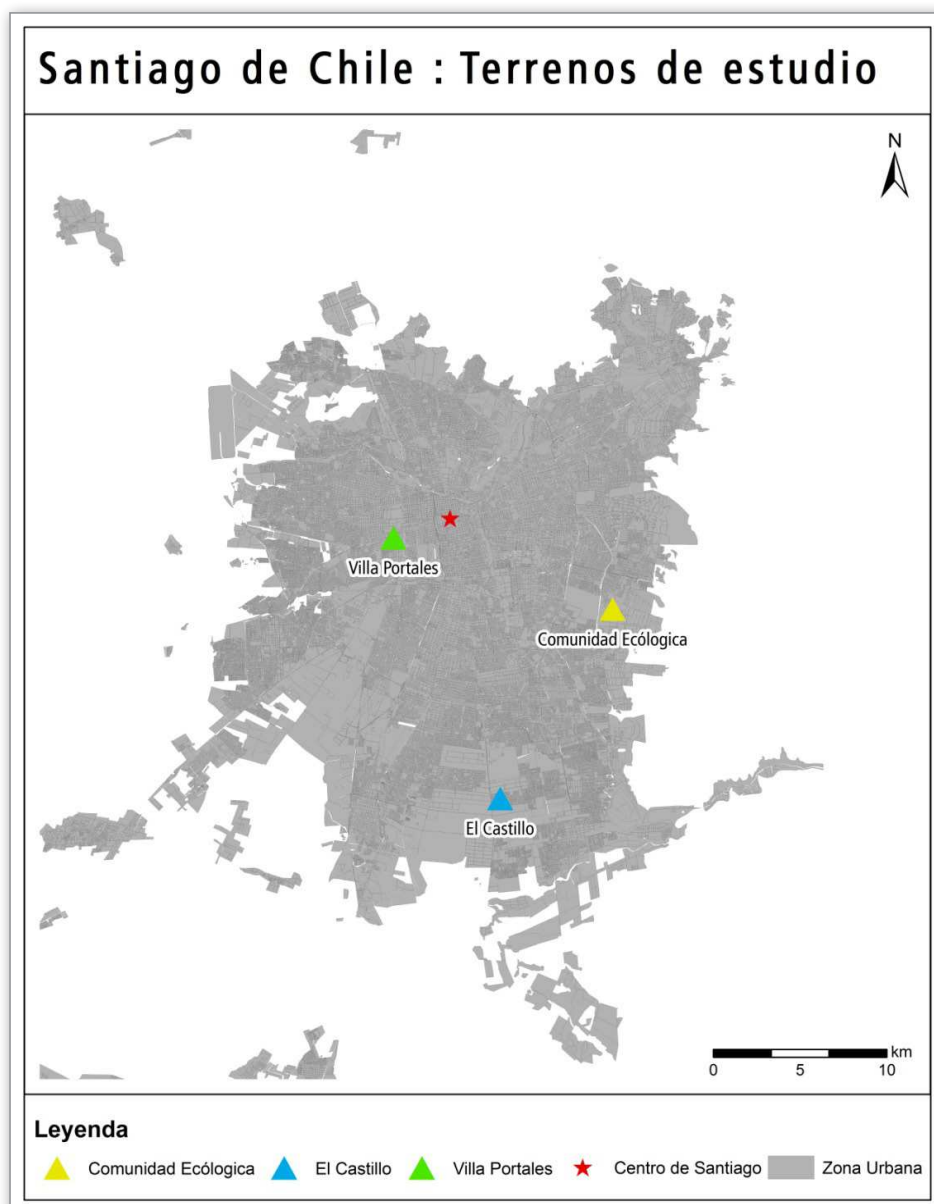
Sin embargo, y a medida que la investigación avanzaba, surgían más y más inquietudes con respecto a cómo estudiar las prácticas de movilidad cotidiana. Es por ello que intentado poder explicar la diversidad de prácticas y de relaciones con el territorio, pensé que sería pertinente incluir dos terrenos adicionales al primer terreno para así poder dar cuenta de aquello que significaba el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana en otros contextos de la ciudad. Seleccioné entonces dos territorios suplementarios, pero con la condición de que fueran terrenos bien delimitados geográficamente y que sus habitantes tuviesen prácticas centradas en su territorio de proximidad, sobre todo en el barrio.

Uno de ellos fue la **Comunidad Ecológica de Peñalolén**, territorio de clase alta ubicado en la periferia oriente de la capital. Este lugar, y como su nombre lo dice, representaba una especie de 'gueto' ecológico en medio de la ciudad urbanizada. Un acercamiento a este territorio me pareció entonces muy interesante, pues se trataba de un contexto bien particular dentro de la ciudad y donde además suponía que encontraríamos modos de vida y prácticas de movilidad cotidiana bastante variadas.

El último terreno que incluí fue **la Unidad Vecinal Portales**, más conocida como Villa Portales. Se trata de un conjunto de casas y edificios, construidos en la década de 1950, emplazados en el pericentro de la ciudad y compuesto por residentes de clase media trabajadora. Este lugar fue fruto de un proyecto ejecutado bajo los ideales del movimiento moderno en que el Estado tuvo un rol importante en la construcción de la vivienda. Estas viviendas se caracterizan por su centralidad, por poseer una identidad marcada y por encontrarse en la actualidad en un proceso de deterioro importante.

De este modo, esta investigación se posiciona frente a tres territorios totalmente distintos y que responden a diferentes formas de habitar, lo cual se constituyó en un desafío muy enriquecedor en el estudio de la proximidad y su relación con la movilidad cotidiana.

Figura N° 2: Santiago de Chile y los terrenos de estudio



Fuente: Elaboración propia.

2.2 La recolección de la información y el acercamiento etnográfico al terreno. La pertinencia de la conversación a profundidad y la evolución de la pauta de entrevista

El trabajo de terreno se realizó en tres fases. La primera de ella, y la más exploratoria, comenzó en El Castillo y se llevó a cabo en el invierno de 2008. La segunda fase, en que las preguntas estaban más definidas, se realizó entre los meses de abril y agosto de 2009 e indagó sobre todo en lo que ocurría en Villa Portales y La Comunidad Ecológica. La última fase tuvo lugar entre los meses de abril y agosto de 2010 y se centró en los tres terrenos de estudio. Los actores que se encontraron en cada una de estas etapas era gente totalmente desconocida y llegué a ellos gracias a lo que se llama comúnmente como ‘efecto de bola de nieve’, es decir, contacté a un dirigente vecinal o a algún actor (institucional o barrial), que a su vez me contactó con otras personas.

La recolección de la información, y como explicaba más arriba, privilegió una entrada *antropológica y etnográfica* al terreno que consistió en reiteradas visitas a los barrios estudiados, observaciones del contexto y conversaciones con sus habitantes. Este acercamiento se realizó a través de lo que el antropólogo Andrés Recasens llama “conversaciones a profundidad” (Recasens, 2007). De este modo, a partir de las conversaciones a profundidad me fue posible conocer la relación que tenían los individuos con sus territorios desde la casa, el barrio y la ciudad. Pude observar y comprender sus prácticas de movilidad cotidiana, las vivencias de los desplazamientos, las representaciones y significados otorgados a los espacios practicados. Este acercamiento privilegió una escucha abierta y comprensiva de los actores, dejando que los sujetos fuesen quienes dieran significados a sus acciones. En este sentido, y retomando las palabras de Geertz (1992), es muy difícil saber si un movimiento de pupila corresponde a un simple gesto involuntario o más bien a un parpadeo.

Conversé a lo largo de mis visitas a los terrenos con personas de entre 20 y 65 años de edad que vivieran en los territorios estudiados. Personas activas, jubilados, cesantes y estudiantes. Los encuentros, realizados generalmente en las casas y barrios de las personas, tuvieron por lo general una duración mínima de media hora hasta una hora y media. Generalmente conversé solo una vez con cada habitante entrevistado,²⁴ sin embargo, en algunos casos, sobre todo en el primer terreno (El Castillo), volví a retomar conversación con algunos entrevistados, pues consideré que se trataba de informantes claves y por lo mismo era interesante poder profundizar con ellos sobre algunos temas.

Como criterio general de elección de los entrevistados, privilegié una diversidad en las trayectorias residenciales (diversos orígenes y años habitando el lugar) y a entrevistados que se encontraran en diferentes ciclos de su vida. En cuanto a la trayectoria residencial,

²⁴ Hay que decir que por una cuestión de tiempo y de recursos fue difícil volver por segunda vez a conversar con los entrevistados.

consideré importante poder contar conjuntamente con el relato de residentes que llevaran pocos años viviendo en el lugar y con residentes más antiguos o fundadores que pudiesen dar una perspectiva sociohistórica importante y al mismo tiempo una comprensión de los lazos existentes con el territorio. Por último, la posición en el ciclo de vida de los entrevistados parecía vital para poder contrastar las diferentes historias, los intereses y las prácticas espacio-temporales de los actores estudiados.

Tabla N° 2: Entrevistados por terreno

El Castillo²⁵	Comunidad Ecológica	Villa Portales	Total de entrevistados
21	15	15	51

Fuente: Elaboración propia.

De este modo me parece que el acercamiento que se llevó a cabo en esta tesis da cuenta de una postura comprensiva que se constituye en una aproximación muy adecuada para abordar la realidad de los actores estudiados y su relación con el territorio. Una escucha atenta y un ambiente de confianza fueron centrales para “entrar temporalmente en su universo mental” (Beaud y Weber, 2003: p.176). Se puede decir que mediante las conversaciones sostenidas con los sujetos fue posible acercarse no solo a sus prácticas, sino que además a los imaginarios y al discurso asociado a estas.

La imagen que expone Recasens (2007) en cuanto al trabajo del etnógrafo en terreno es exacta:

El etnógrafo, mediante sus vivencias espontáneas o intencionadas, busca hacer de partera de un Otro al que hace parir su adentro profundo, en y desde el cual vivió, participó y amó en una otredad que se le fue abriendo y a la que fue descubriendo en espacios y en tiempos diferentes (...). En el etnógrafo, esta ambivalencia puede que se dé en tiempos distintos: es partero cuando está en terreno, y es parturienta cuando da a luz su relato. (2007: p.3-4)

En el caso específico de esta investigación, dado su carácter comprensivo e inductivo, es necesario decir que las pautas de las conversaciones fueron construidas en dos etapas. La primera etapa se basó específicamente en las prácticas de movilidad cotidiana y los medios de transporte utilizados. Ella consistió en remontar en el tiempo de los actores a través de sus recuerdos de

²⁵ El Castillo fue el terreno piloto, por lo que se realizaron varias entrevistas exploratorias y algunas que no fueron grabadas. Aproximadamente se conversó con más de 30 residentes, pero solo se cuentan para esta tesis 21 entrevistas, que fueron las más completas para ser analizadas.

movilidad y los modos de desplazamiento, sus experiencias y evocaciones. La gran mayoría de estas conversaciones fue configurada en tres partes. La primera, consagrada a la infancia, el lugar de origen, los lugares y modos de desplazamientos en esa época. La segunda, evocaba la entrada a la adolescencia y la época adulta, siempre en relación a los desplazamientos, los modos y los lugares frecuentados. Por último, la parte final del relato se consagró a la movilidad actual, a cómo era vivida y a las expectativas futuras de los actores. Asimismo, se evocaron los desplazamientos que se hacían en forma corriente en la semana, preguntando por la descripción de los desplazamientos y los lugares frecuentados en el día anterior a la entrevista. Finalmente, se abordó, solo en algunas de las entrevistas, las percepciones de los actores frente a determinados lugares y formas de desplazamientos para contrastarlas con lo antes declarado.

Sin embargo, en la segunda fase de terreno la pauta evolucionó y me vi en la necesidad de reestructurarla sobre la base de los nuevos intereses que surgían de la investigación, los cuestionamientos y las nuevas hipótesis que habían emergido luego de incluir los nuevos terrenos de estudio.²⁶ En esta fase, el objetivo fue profundizar en la relación del individuo con su territorio, incluyendo en la comprensión de las prácticas de movilidad cotidiana el territorio de proximidad como soporte. Me interesaba indagar sobre todo en el anclaje en la proximidad y la relación (afectiva-práctica) que se tejía con espacios como la casa y el barrio, y su influencia en la movilidad cotidiana de los individuos. Esto, me permitiría comprender en forma más detallada las movilidades, los anclajes y los vínculos asociados a cada espacio, así como las articulaciones entre ellos, las percepciones y valores que los individuos le otorgaban a los distintos lugares de su vida cotidiana. De este modo me fue posible comprender la movilidad cotidiana más allá del simple desplazamiento.

Considero importante mencionar entonces que la pauta de entrevista de esta investigación fue desarrollándose de manera evolutiva, es decir, a medida que fue madurando el proyecto de tesis. Se partió de una pauta centrada en los medios de transporte y las formas de desplazamiento (la movilidad desde un punto de vista cuantitativo) hasta llegar a la movilidad como fenómeno social total que concierne a la vida íntegra de los individuos.

Es a través de la metodología seguida en esta tesis que fue posible integrar otros elementos que estaban íntimamente ligados a la relación del individuo con su territorio y que en un principio no se habían considerado: los proyectos personales, las historias residenciales, las motivaciones, las representaciones, las percepciones y los significados de los lugares, en fin, aquello que había detrás de las prácticas de movilidad cotidiana.

Por otro lado, y en relación con el proceso de recolección y entrevistas, es pertinente mencionar que es el actor quien ordena el discurso a su manera, con el fin de darle una lógica

²⁶ Ver pauta de entrevistas de la segunda etapa.

(Bourdieu, 1986) y contar solo lo que estime conveniente. Según Bourdieu (1986), esto se acerca al modelo oficial de la presentación de sí mismo, carnet de identidad, ficha de estado civil, currículum vitae o biografía oficial. Desde esta perspectiva, el rol del investigador es siempre el de una escucha atenta para relanzar en el momento justo las preguntas a fin de precisar cuestiones que pueden no estar tan claras.

Finalmente debo decir que las conversaciones fueron complementadas con observaciones en terreno y con entrevistas a una diversidad de actores tanto institucionales como personas comunes, lo cual me permitió enriquecer aun más el material recolectado, acercándome a aquello que se puede llamar una ‘antropología de y en la ciudad’.

Mediante esta investigación pude poner de relieve que la metodología proveniente de la antropología social es de gran utilidad para este tipo de investigaciones (generalmente estas investigaciones son realizadas por geógrafos y urbanistas, quienes centran su investigación en métodos de tipo cuantitativo, analizando la ciudad desde una perspectiva más global). Sin embargo, la aproximación seguida en esta tesis y los instrumentos utilizados permiten establecer una relación privilegiada entre el investigador y el sujeto, así como alcanzar una mayor profundidad a través de la observación en terreno y las conversaciones, algo que habría sido más difícil por medio de otro método.

Lo anterior, explicita la pertinencia de buscar y trabajar con una metodología que sea capaz de abordar objetos tan complejos como la movilidad²⁷ y su relación con el territorio de proximidad. Esta aproximación cualitativa y etnográfica puede entonces constituirse sin duda en un aporte para las investigaciones futuras, sobre todo en el contexto latinoamericano, donde este tipo de investigaciones está recién comenzando.

²⁷ Vincent-Geslin (2008) en su tesis sobre individuos con movilidad alternativa habla de la dificultad de poder estudiar un objeto como la movilidad, dado que esta temática es “*insaisissable*”.

SÍNTESIS

El enfoque elegido para llevar a cabo esta investigación dio cuenta de la necesidad de abordar un fenómeno tan complejo como la movilidad cotidiana y su vínculo con el territorio de proximidad a través de una aproximación cualitativa, comprensiva e inductiva. Para acercarme a la realidad estudiada aposté por una aproximación etnográfica que se enfocara en la dimensión social y espacial integrando los vínculos prácticos y afectivos que tenían los individuos con los lugares que practicaban. Para ello, se realizaron reiteradas visitas y observaciones a los terrenos, a la vez que se sostuvieron conversaciones con sus habitantes.

Asimismo, se estableció un esquema ordenador que me permitiera observar la realidad estudiada de la mejor forma posible, estableciendo variables-indicadores para leer la proximidad como un soporte para la movilidad cotidiana.

La aproximación seguida en esta tesis se reveló como muy fructífera para este tipo de estudios, pues me permitió observar las diferentes experiencias de la movilidad de los sujetos y, por lo tanto, comprender el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana en una relación dialéctica y no opuesta, reveladora de las percepciones, los valores, las motivaciones; en fin, de las formas de habitar de los individuos.

Finalmente, planteo que la entrada desde la antropología social permite acercarse de una manera comprensiva a cómo la ciudad es construida por los sujetos, dando cuenta de la importancia que tiene estudiar ‘in situ’ el terreno, sus actores y las relaciones tejidas allí.

CAPÍTULO 3

LOS CASOS DE ESTUDIO. TRES BARRIOS EMBLEMÁTICOS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE

Tal como lo mencionaba anteriormente, elegí para esta investigación tres casos de estudio con el objetivo de observar y comprender la relación que tenían los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile con su territorio.

La historia del origen del primer terreno de estudio corresponde a las políticas de vivienda social y erradicación de campamentos llevadas a cabo en la época de la dictadura militar entre los años 70 y 80 del siglo pasado. Política que tenía como objetivo dotar de vivienda a los más pobres al mismo tiempo que relegarlos a la periferia mal servida de la ciudad, contribuyendo de esta manera a despejar las áreas con mayor valor de suelo y homogenizándolas por categorías sociales. Es el caso de **El Castillo** en la comuna de La Pintana.

La historia del origen del segundo terreno de estudio se sitúa temporalmente más atrás que el primer caso, y correspondió a lo ocurrido entre los años 1954-1966, época de planificación nacional y de proyectos urbanos, en que el Estado y su compromiso social eran todavía esenciales en la construcción de la ciudad. De este modo, la **Unidad Vecinal Portales** constituye uno de los exponentes de la política de transformación de Santiago en materia de producción de grandes operaciones urbanas que refleja el proyecto modernizador del Estado.

La historia del origen del tercer y último terreno de estudio se remonta a la década de 1980, cuando comienza una fuerte política de privatización del espacio que va cambiando poco a poco la imagen de la ciudad. **La Comunidad Ecológica de Peñalolén** nace al final de la dictadura militar y tiene como correlato el desencanto por la vida en la ciudad. Las políticas de la época dan cuenta de un vacío, de una ausencia de este tipo de habitar, que se constituye en una oportunidad para generar un espacio para otro tipo de hábitat. Si bien la Comunidad Ecológica responde a un proyecto comunitario, esta se constituye en el primer hito de lo que será posteriormente la privatización del espacio residencial.

De este modo, los tres terrenos seleccionados dan cuenta de tres fases en las mutaciones producidas en la ciudad de Santiago de Chile a partir de los años 50: **El Castillo en La Pintana, Villa Portales y La Comunidad Ecológica de Peñalolén**, tres hitos que exponen tres formas de hacer ciudad: el proyecto modernizador del Estado, las políticas de erradicación y la

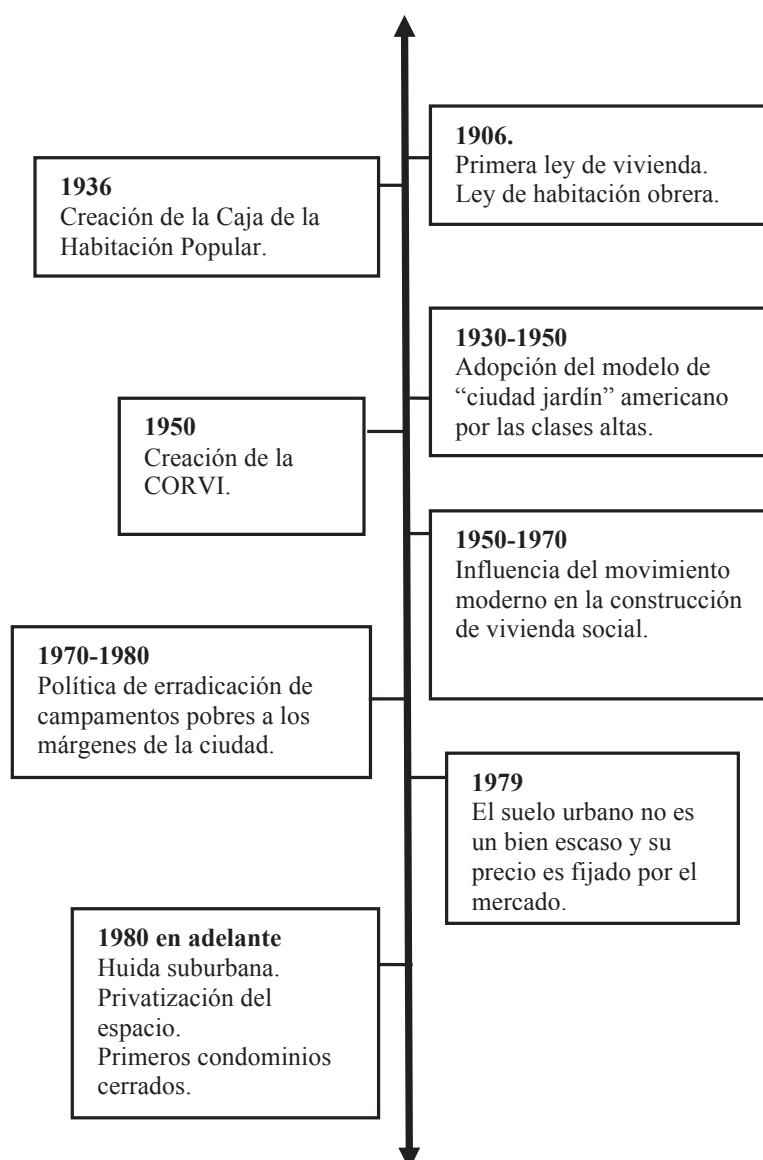
privatización de la vivienda, respectivamente. Por un lado, lo que fue construido a partir de las políticas públicas, y por el otro, desde los propios habitantes.

Planteo en esta investigación que estos tres hitos se constituyen en procesos emblemáticos del desarrollo y las formas de habitar de la ciudad de Santiago de Chile. Asimismo, se trata de tres barrios cuyos individuos se caracterizan por tener una inscripción territorial e identitaria bien referenciada en su espacio local. Me interesa observar en esta investigación la escala barrial, porque esta aparece como la unidad de observación más pertinente para estudiar la complejidad urbana (Grafmeyer, 2006).

A continuación presentaré algunas de las principales características de los tres terrenos estudiados; sin embargo, y con el fin de aligerar la lectura, algunas referencias más precisas sobre el contexto así como los aspectos sociodemográficos de los habitantes son integrados al final de la tesis.²⁸

²⁸ Ver anexos.

Figura N° 3: Algunos de los principales hitos de la vivienda en Chile



Fuente: Elaboración propia.

Recuadro N° 1: Las condiciones para la elección de los terrenos

La elección de los tres terrenos de estudio se llevó a cabo en momentos diferentes del proceso de investigación. Si bien la elección de los terrenos tiene relación con que estos dan cuenta de procesos urbanos diferentes, esta elección no respondió en principio a la misma lógica. En un primer momento había considerado estudiar solo el terreno de la periferia pobre, que correspondía a la fase de las erradicaciones llevadas a cabo en la época de la dictadura. Sin embargo, y luego de haber comenzado con una primera ola de entrevistas en este lugar, constaté que era necesario integrar otro terreno para poder así exponer toda la diversidad de las prácticas de movilidad y anclaje de los individuos. El objetivo era poder observar y comprender las prácticas que se daban en los diferentes contextos de manera de poder nutrir la problemática inicial.

Pensaba que solo enfocando el estudio en los pobres sería más difícil revelar las otras formas de habitar la ciudad. De esta manera, consideré integrar dos terrenos adicionales: por un lado la Unidad Vecinal Portales, ya que es un hito emblemático del ideal modernizador de la ciudad, y por el otro, La Comunidad Ecológica de Peñalolén, que aparecía como un lugar diferente no solo por su nombre, sino por el tipo de prácticas y formas de habitar que había allí.

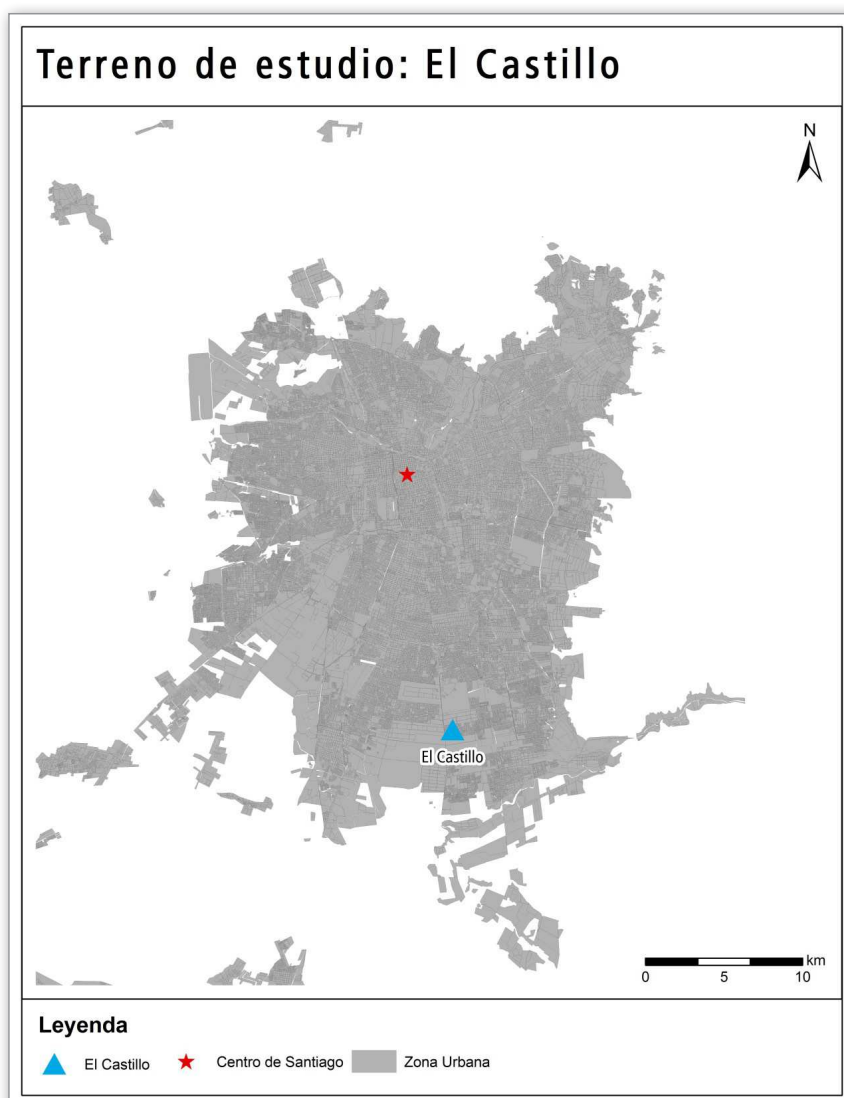
De este modo, y como los tres terrenos eran espacios de la ciudad desconocidos para mí –lo que sin duda era un punto a favor pues tenía menos sesgos iniciales–, fue sin embargo necesario irme poco a poco familiarizándome con estos terrenos, lo que significó un tiempo importante para tomar los contactos, conocer los lugares y sus ritmos. Al mismo tiempo que el hacer una tesis en cotutela entre la Universidad de Toulouse y la Pontificia Universidad Católica de Chile, significó distanciarme por períodos, a veces más largos y a veces más cortos de los terrenos de estudio, lo cual si bien ayudó a tomar distancia y poder observar desde otra perspectiva los terrenos, también dificultó poder llegar a una mayor profundidad por no estar en contacto permanente con ellos.

1. LAS CONSECUENCIAS DE LA VIVIENDA SOCIAL EN LA ÉPOCA DE LA DICTADURA: LA ERRADICACIÓN DE LA POBREZA HACIA EL CASTILLO

El primer terreno de estudio que elegí para esta investigación fue El Castillo en la Comuna de La Pintana. Este caso, a diferencia de Villa Portales y otros proyectos ocurridos bajo el alero de un Estado preocupado por la vivienda, expresa un momento en que el papel del Estado disminuye en pos de un mercado que controla los precios del suelo, lo cual tuvo sin duda repercusiones en la vivienda, su localización y las formas de habitar.

En 1979 se decreta que el suelo urbano no era un bien escaso y por lo tanto su precio podía ser fijado por el mercado. Esta política afectó el precio del suelo así como la fragmentación del espacio social de la ciudad. El precio del suelo aumentó y los valores más bajos de este se corrieron hacia la periferia. Así, se comenzó a construir conjuntos de vivienda social en aquellas comunas con un menor valor de suelo, lo que provocó una homogeneización de la pobreza en ciertas áreas de la ciudad, sobre todo en la periferia (Hidalgo, 2007).

Figura N° 4: Localización de El Castillo en el contexto de Santiago de Chile



Fuente: Elaboración propia.

Lo que ocurrió en la época de la dictadura militar con la comuna de La Pintana es un buen ejemplo de este proceso. En este período, se produjo un importante déficit de vivienda, hecho que fue subsanado por medio de las llamadas ‘políticas de erradicación de campamentos’. Es decir, en el período de 1979-1984, se trasladaron grandes contingentes de población pobre, ubicada en áreas de alta plusvalía, hacia barrios periféricos de la ciudad donde se les entregaron viviendas.

Figuras N° 5 y 6: Familia y vivienda. Los primeros años en El Castillo



Fuente: Equipo de Quiero Mi Barrio.

Para Banderas (2008), las lógicas de localización que operan, y que operaron en Chile, estarían orientadas por la acción del mercado y del Estado, antes que por las necesidades reales de los habitantes. De este modo, es imposible poder comprender las posibilidades de localización de los grupos más pobres si no es bajo la lógica de la política habitacional chilena, la cual ha contribuido y definido con su oferta la localización de estos grupos en la periferia, replegándolos a un territorio pobre y marginal.

En relación a lo anterior, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu) reconoce tres etapas en la localización de los más pobres. Una primera etapa comprendida entre los años 1830 y 1940, en que la ocupación era de tipo legal por medio del arriendo de sitios, piezas en conventillos, viviendas deterioradas, etc. La segunda etapa, sin embargo, estaría caracterizada por el predominio de la ocupación ilegal de los terrenos, que habría tenido lugar entre los años 1950 y 1970. Y finalmente la tercera etapa, que abarca desde los años 80 hasta la actualidad, que estaría caracterizada por el acceso legal de los más pobres a la vivienda, que se haría a través de la adquisición de una residencia por medio de los programas que ofrece el Estado para estos fines (Banderas, 2008).

Bajo este contexto, el caso de los habitantes de El Castillo en la comuna de La Pintana aparece como emblemático de un proceso que trasladó a los individuos a los márgenes de la ciudad, y que se contrapone a lo que ocurrió en la década anterior del Estado benefactor y el movimiento moderno.

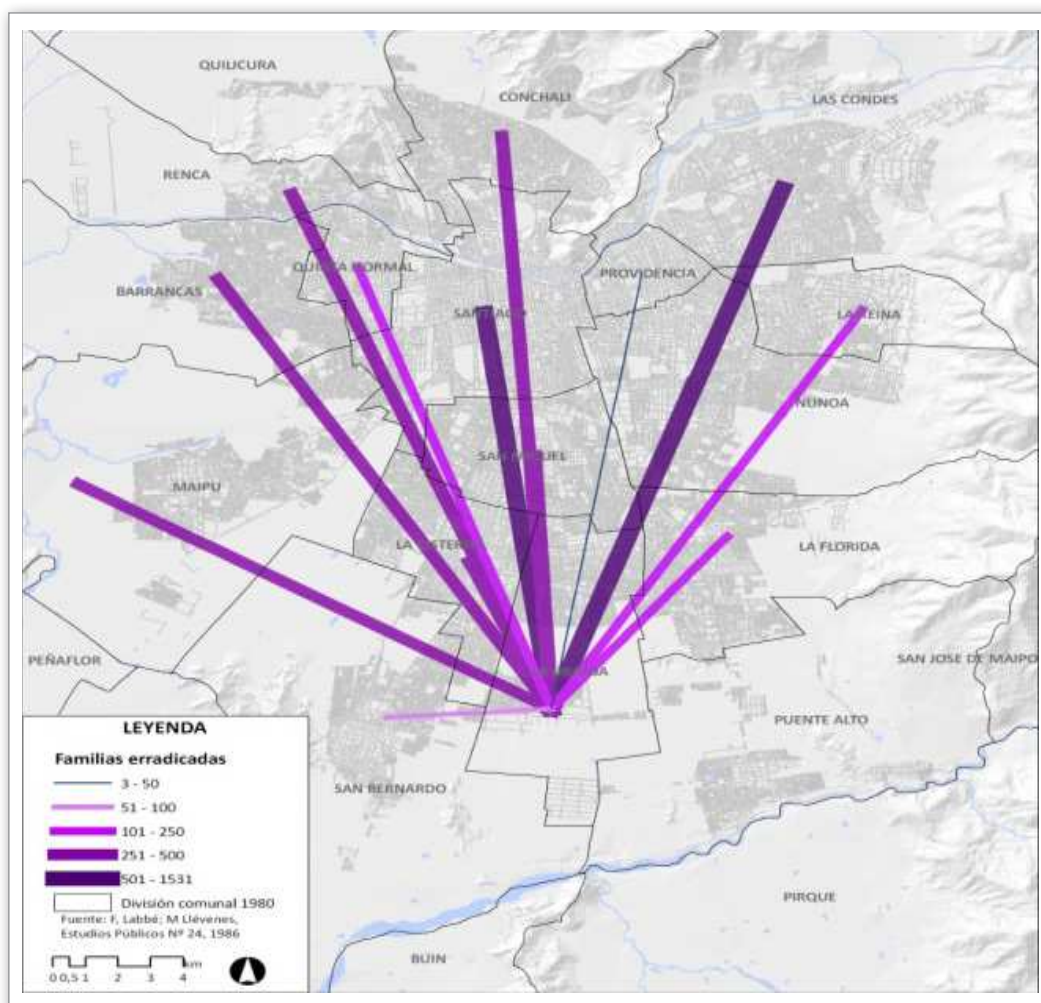
1.1 Exclusión y marginación socioespacial

El caso de la comuna de La Pintana debe entenderse en el marco de los procesos de reformas estructurales que afectaron la liberalización del uso del suelo en la década de 1970, junto con las reformas políticas administrativas orientadas hacia la descentralización y desconcentración del Estado (Minvu, 2008).

A diferencia de Villa Portales, este proyecto de vivienda se enmarca en la *vivienda de tipo social*, destinada a *habitantes de campamentos pobres*, que se caracteriza por una *arquitectura muy precaria* y por contar *con un mínimo de equipamiento*.

El caso de La Pintana se constituye en una de las políticas más emblemáticas en la historia de la vivienda social del país, ya que significó la mudanza de más de 30.225 familias habitantes de campamentos hacia nuevas localizaciones periféricas, cambio que provocó una suerte de polarización de secciones homogéneas, cuyos resultados se aproximan a las definiciones conceptuales de segregación y expoliación urbana (Gurovich, 1989). De hecho, del total de pobres erradicados de campamentos, un 72% fueron ubicados en las comunas de La Granja (parte de la actual comuna de La Pintana), Pudahuel, Puente Alto y San Bernardo.

Figura N° 7: Proceso de erradicación hacia la comuna La Granja (actual comuna de La Pintana) entre el año 1979 y 1984



Fuente. Lazo y Contreras (2009).

De esta manera, La Pintana fue uno de los territorios que recibió el mayor volumen de erradicaciones, en tamaño y número, haciendo de esta comuna el caso más demostrativo de la estrategia de reorganización socioespacial, hecho que consecuentemente acarrió sus respectivos conflictos.

La historia de la comuna de La Pintana se remonta al año 1942, cuando la Caja de la Habitación Popular adquirió los títulos de dominio del fundo La Pintana, que en el pasado había pertenecido al presidente Aníbal Pinto, donde se intentó instalar los primeros Huertos Obreros y Familiares del país. En este lugar, la Caja edificó en un principio una población modelo destinada a la Sociedad Cooperativa José Maza, con viviendas de tres dormitorios sobre quinientos lotes de media hectárea, además de algunos servicios de equipamiento comunitario y reservas de espacio, cuya primera etapa se inauguró en 1946, y las siguientes en 1950 y 1957, permaneciendo hasta hoy, con pocas variaciones, como un símbolo del cooperativismo progresista. Sin embargo, entre 1960 y comienzos de la década siguiente, se produjo un

poblamiento importante en las cercanías, a consecuencia de programas de ‘operación sitio’ y tomas de terrenos, que fueron conformando el sector urbano delimitado por Lo Martínez, Santa Rosa, Lo Blanco y San Francisco. La ‘operación sitio’ contemplaba lotes de 9 x 18, urbanización básica y mediaguas de 20 m².

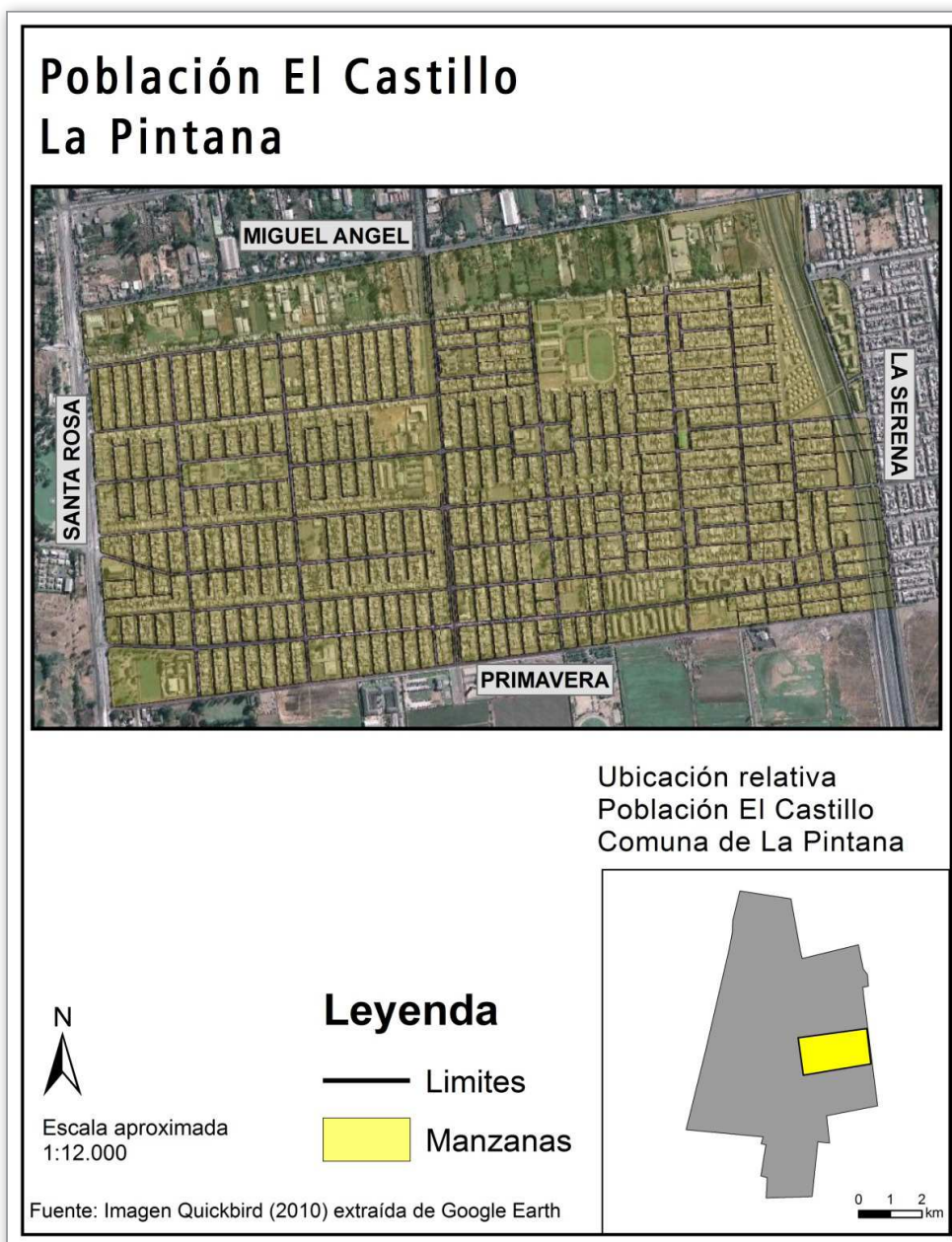
Bajo esta conformación, la población de la comuna comenzó a crecer rápidamente en tan solo diez años, sextuplicándose el número de habitantes, pasando de 5.718 habitantes en 1960 a 36.502 en 1970.

Junto a ello, y como explicaba más arriba, la política de desarrollo urbano de 1979 y el decreto de ley 420 (que establecía que el suelo urbano no era un bien escaso), fueron algunos de los mecanismos que pusieron en marcha un fuerte proceso de erradicación de asentamientos irregulares hacia las comunas periféricas de Santiago, entre ellas La Pintana. En esa época, la superficie de Santiago creció rápidamente y se creó por lo tanto la nueva comuna de La Pintana como forma de identificar y crear zonas homogéneas (Ilustre Municipalidad de La Pintana, 2009). Con ello, en mayo de 1981 se dividió la antigua comuna de La Granja (de nivel socioeconómico relativamente pobre), creándose la nueva comuna de La Pintana, con 3.324,34 hectáreas de superficie, en el borde de contacto de la ciudad y su entorno rural inmediato. Desde 1979, esta unidad territorial, ahora independiente en las cuestiones de la administración local, se transformaba en ‘sujeto controlado de laboratorio’ para la tesis de homogenización social de las comunas.

Para esa época ya La Pintana había comenzado a recibir conjuntos de familias y poblaciones completas erradicadas, incrementando a un ritmo increíble su contenido demográfico. Entre 1979 y 1989 se construyeron cinco *soluciones habitacionales por día (específicamente casetas sanitarias)*, con urbanización mínima y fuera de los tramos de densidad contenidos en el mismo decreto 420. Durante un período de diez años se instalaron 80 mil nuevos habitantes en cerca de 30 conjuntos habitacionales. (Ilustre Municipalidad de La Pintana, 2009).

Al mismo tiempo que si bien este traslado les permitió a los pobladores poder superar en parte sus penurias habitacionales y sanitarias, los niveles de integración espacial con la ciudad disminuyeron y la inclusión en un contexto social más heterogéneo se hizo difícil (Gurovich, 1989). De hecho, estos pobladores llegaron a lugares que muchas veces no contaban con los servicios básicos (agua, transporte, etc.), además de ver rotos sus lazos sociales y familiares producto del traslado. Lo anterior vino a concentrar la pobreza, con su consiguiente homogenización espacial, produciendo una segregación a gran escala.

Figura N° 8: Imagen de El Castillo en el contexto urbano



Es en este el contexto de movilidad residencial que la gran mayoría de los habitantes de El Castillo llegaron a su hábitat actual. Se trata de *pobladores muy pobres* que llegaron erradicados de diferentes áreas de la ciudad. Estos nunca tuvieron la posibilidad de elegir dónde trasladarse, más bien fueron expulsados de las áreas que eran ‘valiosas’ para el mercado, ofreciéndoles la posibilidad de ser propietarios de una vivienda, pero en otro lugar. Los asentamientos que ocupaban estos grupos antes de ser trasladados, eran terrenos ubicados en municipios con un alto valor de la tierra urbana y, por lo tanto, estas poblaciones se constituían en elementos que ponían en peligro el precio del suelo de estas áreas (Hidalgo, 2005; Banderas, 2008; Gurovich, 1989).

He podido constatar a lo largo de este recorrido por la comuna que la homogenización de la pobreza tuvo efectos sobre los habitantes. Quienes habitan La Pintana y el Castillo en la actualidad, son pobres y muy pobres, tienen una baja calificación y trabajan en empleos precarios e informales tanto dentro como fuera de la comuna. Bajo este contexto pude comprobar que la comuna de La Pintana se ha convertido en un territorio muy estigmatizado dentro del imaginario de la ciudad de Santiago. Es visto como un territorio donde reina el miedo, la delincuencia, la inseguridad, la violencia y la pobreza.

2. LA UNIDAD VECINAL PORTALES Y EL PROYECTO DE CIUDAD MODERNA

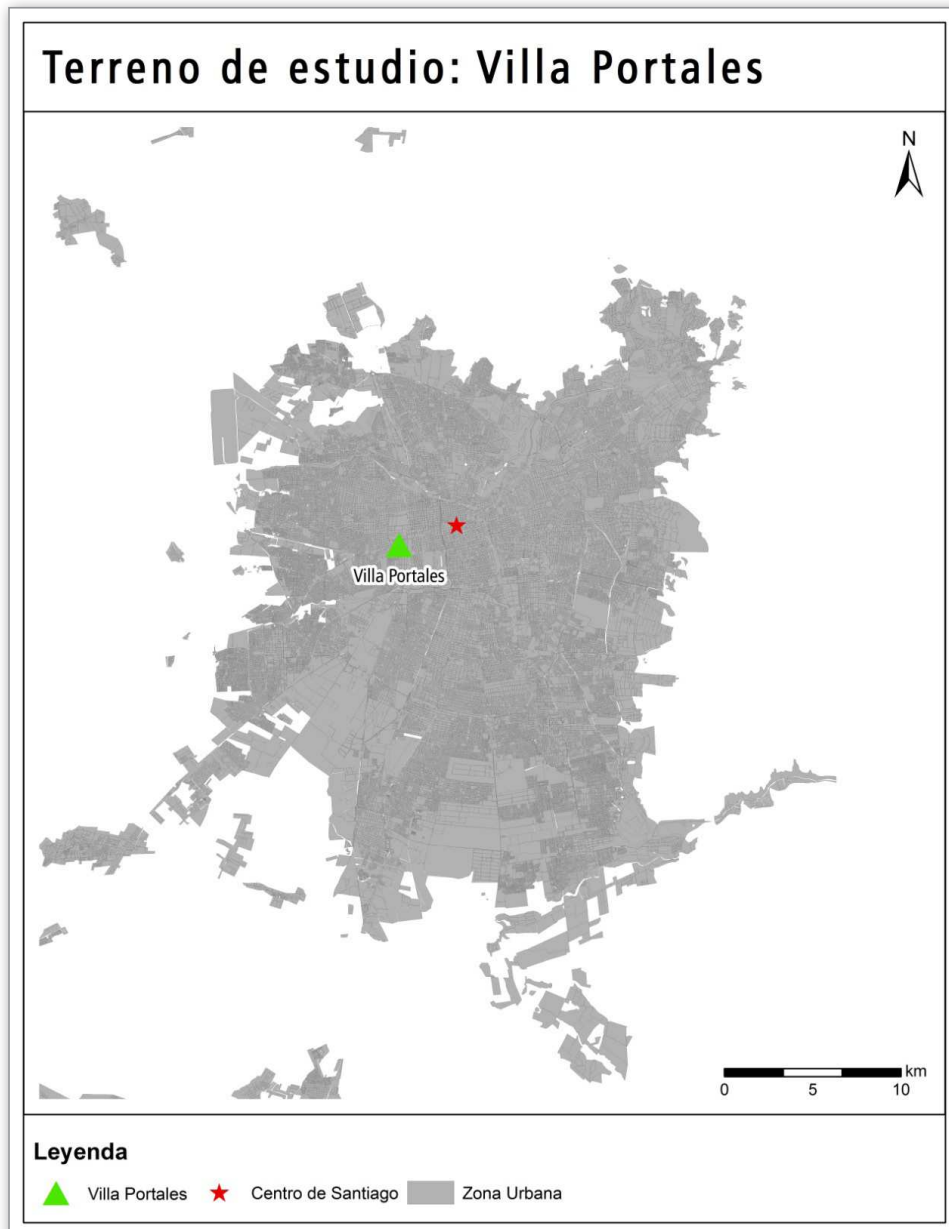
Una de las características del paisaje urbano y residencial de la ciudad de Santiago de Chile son sus diferentes y variados conjuntos de vivienda que se han ido construyendo a lo largo del siglo XX. Dentro de las diferentes soluciones que se han construido destaca lo ocurrido entre las décadas de 1950 y 1970, período que marca un hito en lo referente a las transformaciones experimentadas por la ciudad.

En la década de 1950 se introdujo un nuevo paradigma en la forma de hacer ciudad, que dio cuenta del compromiso que el Estado adquirió con la vivienda. Este cambio en la forma de hacer ciudad se asocia a las transformaciones sociales, políticas, económicas e institucionales que vivía en esta época el país y que marcarían la evolución de los ideales urbanos y arquitectónicos de este período. Se trataba de las nuevas ideas acerca de la forma de hacer ciudad que provenían de la influencia del movimiento moderno y de la Carta de Atenas, y que se habían ya manifestado en los primeros asentamientos de habitación popular de los años treinta y cuarenta (Hidalgo, 1999).

Entre la década de 1950 y 1960 se llevaron a cabo, impulsados por el Estado, una serie de proyectos habitacionales siguiendo la idea de la vivienda colectiva moderna. Es en 1948 cuando se aprueba la ley Pereira que posibilitó la colaboración entre el sector público y el privado para la construcción de viviendas económicas. Se elaboraron una serie de proyectos innovadores en Santiago y en todo Chile que pretendían innovar en la manera de habitar la ciudad.

La ideología del movimiento moderno reflejó en la ciudad un nuevo modelo urbano, el cual fue fruto de las políticas públicas de una determinada época. En este sentido, se podría decir que el Estado se transformó en un ente de bienestar y las políticas públicas adoptaron los conceptos del movimiento moderno, lo que dio como resultado un nuevo modelo de ciudad. Lo anterior, se vio reflejado en el equipamiento público, en las nuevas formas de habitabilidad y el acceso a la vivienda (Pool, 2008).

Figura N° 9: Localización de la Villa Portales en el contexto de Santiago de Chile



Fuente: Elaboración propia.

El proceso antes descrito se concretó por medio de instituciones como el MOP (Ministerio de Obras Públicas) y la Corvi (Corporación de Vivienda), así como a través de instituciones mixtas como las Empart y la Cormu.

Las manifestaciones más relevantes de todo este proceso se vieron en la década de 1970 con la construcción de grandes conjuntos habitacionales pensados para el habitante moderno. Algunos de estos proyectos impulsados por el sector público fueron las tan emblemáticas Villa Frei o las Unidades Vecinales Portales y Providencia. En este sentido, es posible observar que estas construcciones albergaban detrás de sí la idea de un Estado benefactor, paternalista, muy preocupado por los problemas sociales de la época.

2.1 De la utopía a la obsolescencia

Al revisar los antecedentes de la Villa Portales he podido constatar que este fue un proyecto particular, concebido como una obra de gran envergadura y valor: primero, por tratarse de un *proyecto de vivienda innovador*; segundo, por sus *habitantes*; y tercero, por la huella que dejó en la *arquitectura de la ciudad*.

Villa Portales fue un *proyecto de vivienda* único y solo puede entenderse bajo el rol que tomó el Estado en esas décadas, como un agente planificador, conceutor y creador de ‘ciudad’. Bajo este contexto es que se crearon las instituciones como las Empart, las que eran encargadas de proveer servicios a sus afiliados, entre ellos, la vivienda. En el caso específico de mi terreno de estudio, la Unidad Vecinal Portales fue financiada a través de estas instituciones, que tuvieron a su cargo la construcción de las viviendas por medio de una conocida oficina de arquitectos.

En relación con *los habitantes* que llegaron a Villa Portales, puedo decir que se trataba de una clase media que tuvo acceso a una vivienda de calidad y que albergaba un proyecto de movilidad social. El grupo de habitantes que llegó a habitar La Villa puede ser calificado como un grupo homogéneo, con gran capital cultural, gente formada y preparada: había profesores, asistentes sociales, oficinistas, jefes de obras, gásters, dibujantes, choferes y vendedores. También había médicos, ingenieros y arquitectos. Una gran variedad de perfiles, pero todos tenían en común ser una clase media con valores y sueños comunes.

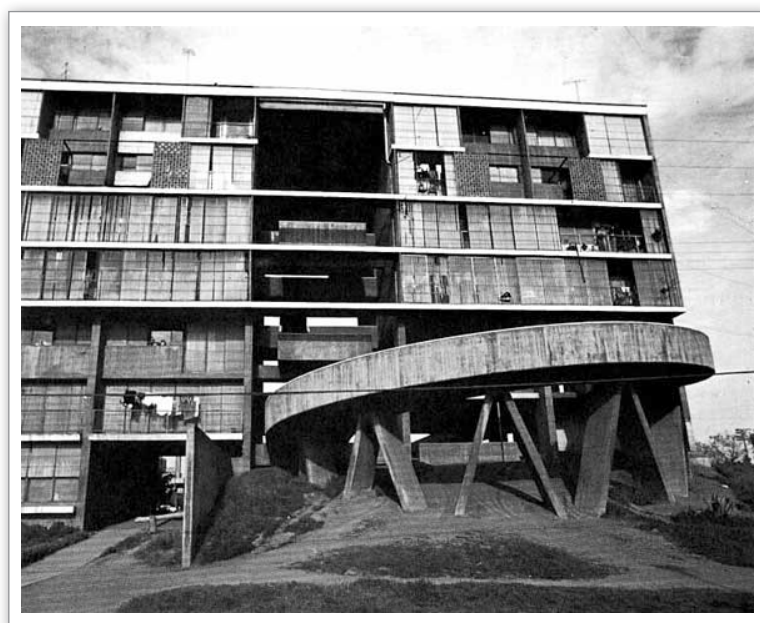
Un tercer componente de Villa Portales son sus *elementos arquitectónicos*. La Villa fue diseñada de una manera única: tenía calles elevadas, circulaciones verticales, recorridos en altura conectados por medio de rampas, grandes espacios verdes y plazas. Asimismo, contaba con departamentos y casas de gran amplitud, es decir, con todas las comodidades para vivir.

Figura N° 10: Los primeros años en Villa Portales



Fuente: Archivo F. Moscoso, 1969, en Forray, Márquez y Sepúlveda (2011).

Figura N° 11: La arquitectura moderna: Villa Portales en la década de 1950.



Fuente: www.docomomo.cl

Figura N° 12: Calle elevada, Villa Portales



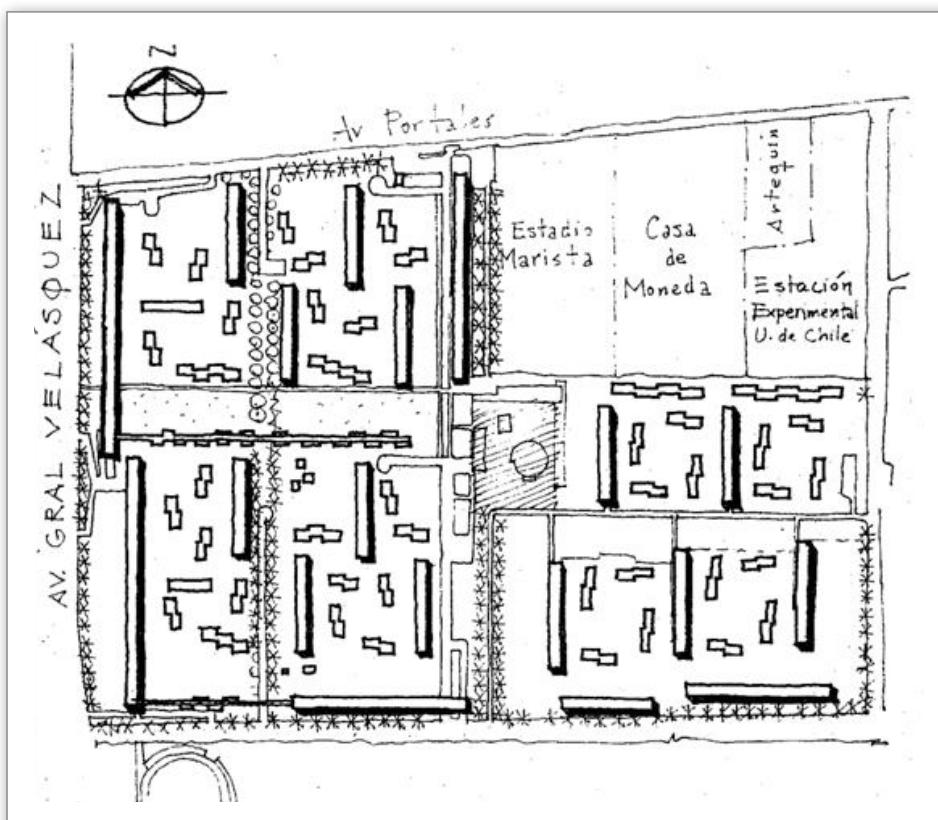
Fuente: www.docomomo.cl

Lo anterior me permitió darme cuenta de la importancia de este conjunto habitacional, el cual correspondía a un ciclo de producción de la ciudad y de la sociedad de Santiago que no se volvió a repetir más; aquel de la planificación nacional y su proyecto urbano, así como el de una clase media amparada por el Estado.

Villa Portales está actualmente ubicada en un entorno privilegiado de la ciudad. Se inserta en el área continua del triángulo central de Santiago, que cuenta con la mayor concentración de servicios y equipamientos. En este sentido, el barrio está emplazado en un

área central metropolitana, con acceso a redes de infraestructura vial importantes –transporte urbano y metro– y proximidad social. Sin embargo, y pese a esta centralidad, se observa que la Villa está rodeada por grandes construcciones que le dan un carácter de aislamiento (la Universidad de Santiago de Chile, la Quinta Normal y la Autopista Alberto Hurtado, ex Avenida General Velásquez.).

Figura N° 13: Planta Villa Portales



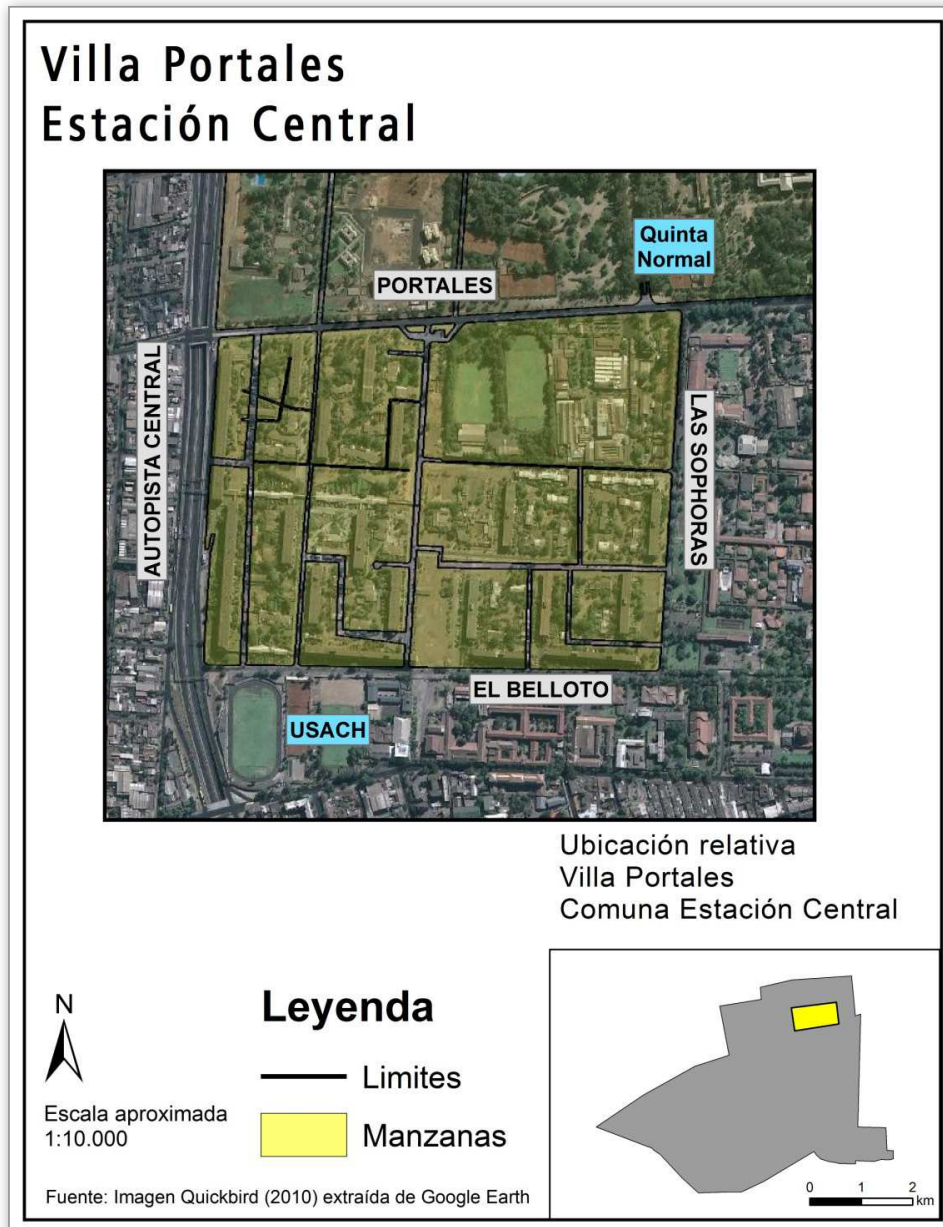
Fuente: Pool (2008).

El territorio donde se construyó la Villa Portales es un territorio muy amplio. Cuenta con 31 hectáreas, de las cuales el uso del suelo corresponde a solo a un 20% del total. Existen en la actualidad 1.860 viviendas, de las cuales 1.500 son departamentos (block como unidades habitacionales) y 360 son casas (plazuelas como unidades habitacionales), que en un comienzo albergaron a 11 mil habitantes. Sin embargo, y según datos del Censo del año 2002, viven en la actualidad aproximadamente 5.991 personas, casi la mitad, lo que da cuenta de un éxodo importante de población.

Los edificios de la Villa tienen una altura de entre cinco y siete pisos. Los blocks 1 y 2 tenían una altura que superaba la permitida en ese tiempo, situación que llevó a que se implementara una vía de circulación elevada sobre dos pisos inferiores, es decir, sobre el tercer piso, lo que permitía cumplir con una normativa de acceso a los departamentos de pisos superiores

sin tener ascensor. Estos departamentos cuentan con una disposición hacia el extremo poniente del conjunto, que les permite tener una vista hacia la Cordillera de Los Andes por el oriente y de la Cordillera de La Costa por el poniente. Mientras que los edificios más pequeños, de cinco pisos, están en directa relación con la vegetación y los árboles que rodean a todo el conjunto. Las viviendas, en cambio, se encuentran también rodeadas de vegetación y árboles frutales que les dan nombre a las 15 plazoletas.

Figura N° 14: Imagen de la Villa Portales en el contexto urbano



Sin embargo, y si bien algunos aspectos aparecen como muy favorables, la Villa presenta en la actualidad un importante deterioro. Factores como la inadaptación social del proyecto, el empobrecimiento y el envejecimiento de su población, la influencia de la dictadura militar, son algunos de los elementos que ayudaron al deterioro de la vida de este conjunto habitacional.

Asimismo, se puede agregar que su gran dimensión y los problemas con la administración que se producen a partir de los años 70, provocaron un difícil control de la Villa por parte de sus habitantes (Forray et al., 2011).

Surgen en la actualidad problemas como el del uso del suelo, el tema de la basura, el deterioro de los espacios públicos y la llegada de nuevos residentes. Estos nuevos elementos ponen a la Villa en un estado de constante conflicto e incertidumbre, como se verá en los capítulos que siguen (cf. tercera parte de esta tesis).

3. LA HUIDA DE LA CIUDAD Y LA CONSTRUCCIÓN DE UN IMAGINARIO. LA COMUNIDAD ECOLÓGICA DE PEÑALOLÉN

La tercera forma de habitar que me interesa explicar se sitúa un poco más adelante en el tiempo y se enmarca en el contexto de transformación, fragmentación y privatización de los espacios residenciales de las ciudades latinoamericanas. En este sentido, frente a grandes territorios de vivienda social ubicados en la periferia de la urbe, desprovistos de servicios e infraestructura, aparecen (también en la periferia) estilos de vida asociados al imaginario suburbano que privilegia el espacio, la libertad, el contacto con la naturaleza y el aislamiento.

El imaginario de la periferia o suburbio para las clases medias y altas como lugar deseado se sitúa en el contexto americano de mediados del siglo XX, cuando las ciudades comienzan a expandirse hacia nuevas áreas periféricas. Con ello, los grupos más acomodados ven en esta expansión la posibilidad de poder construir un lugar diferente a los otros, donde la idea de progreso y movilidad social se hace patente.

En este sentido, pienso que para poder entender la proliferación de estas ‘nuevas’ formas de habitar que privilegian la lejanía con la ciudad, es necesario también detenerse en algunas de las manifestaciones que ha sufrido la clase media, en nuestro caso, la latinoamericana.

Swampa (2001) indica que en contraste con la antigua burguesía asociada al Estado y a estilos de vida austeros, la sociedad actual se reconoce más por su vínculo con el mercado y un nuevo estilo de vida más hedonista. De esta forma, para Márquez (2006) se trataría del surgimiento de una clase media que privilegia el consumo, pero sobre todo que busca diferenciarse por medio de un estilo de vida particular que se manifiesta en un fuerte repliegue sobre el espacio privado. De esta manera, la periferia sería el espacio donde los individuos pueden completar su deseo de diferenciación y desarrollar el estilo de vida buscado.

Sin embargo, esta idea de ir a habitar los bordes de la ciudad se asocia también con el deterioro que vienen sufriendo los centros históricos de muchas ciudades. Es por esto que a la idea de huir de la ciudad se le incorpora también la idea de un rechazo hacia la ciudad. En este sentido se comienza a conformar el imaginario de la periferia como ‘paraíso’ (Lindón, 2006).

Esta nueva ciudad, ahora alejada de los males urbanos, se constituye en un lugar donde los individuos pueden desarrollar un proyecto de vida diferente y que al mismo tiempo los acerca a los ideales que son la vida de campo, la tranquilidad y el contacto con la naturaleza. Lindón (2006) explica que el imaginario suburbano que se comienza a forjar está en relación con la ‘apertura espacial’ y la ‘extensión’, que ha caracterizado al territorio de la periferia, junto con nuevos atributos como la noción de libertad y el contacto con la naturaleza.

De este modo, la conquista de nuevos territorios desconocidos, baldíos, extensos, que se encuentran en los bordes de la ciudad, despiertan un atractivo por lo desconocido y por lo tanto una aventura para estos grupos que se transforman en los colonizadores de estos territorios bordes. Aparece en el imaginario de los habitantes la idea del ‘*Wilderness*’ (Tuan, 1990), de la periferia como un espacio yermo que no ha sido tocado por el ser humano. Aquí, los individuos encontrarían lo más cercano al paisaje natural y no contaminado de la ciudad. Se valorará el acercamiento a la naturaleza y a los elementos que reflejan lo natural.

Otro de los elementos que caracteriza a estos espacios es la ‘ruralidad’. Se trataría de una ruralidad en medio de la ciudad. Al mismo tiempo, los individuos que llegan a estos espacios lo hacen buscando una mayor calidad de vida. Aquí se podría cultivar una vida más ‘sana’, ‘menos contaminada’, ‘con más verde’, ‘donde se pueden ver las montañas’ y ‘los hijos pueden jugar tranquilos’.

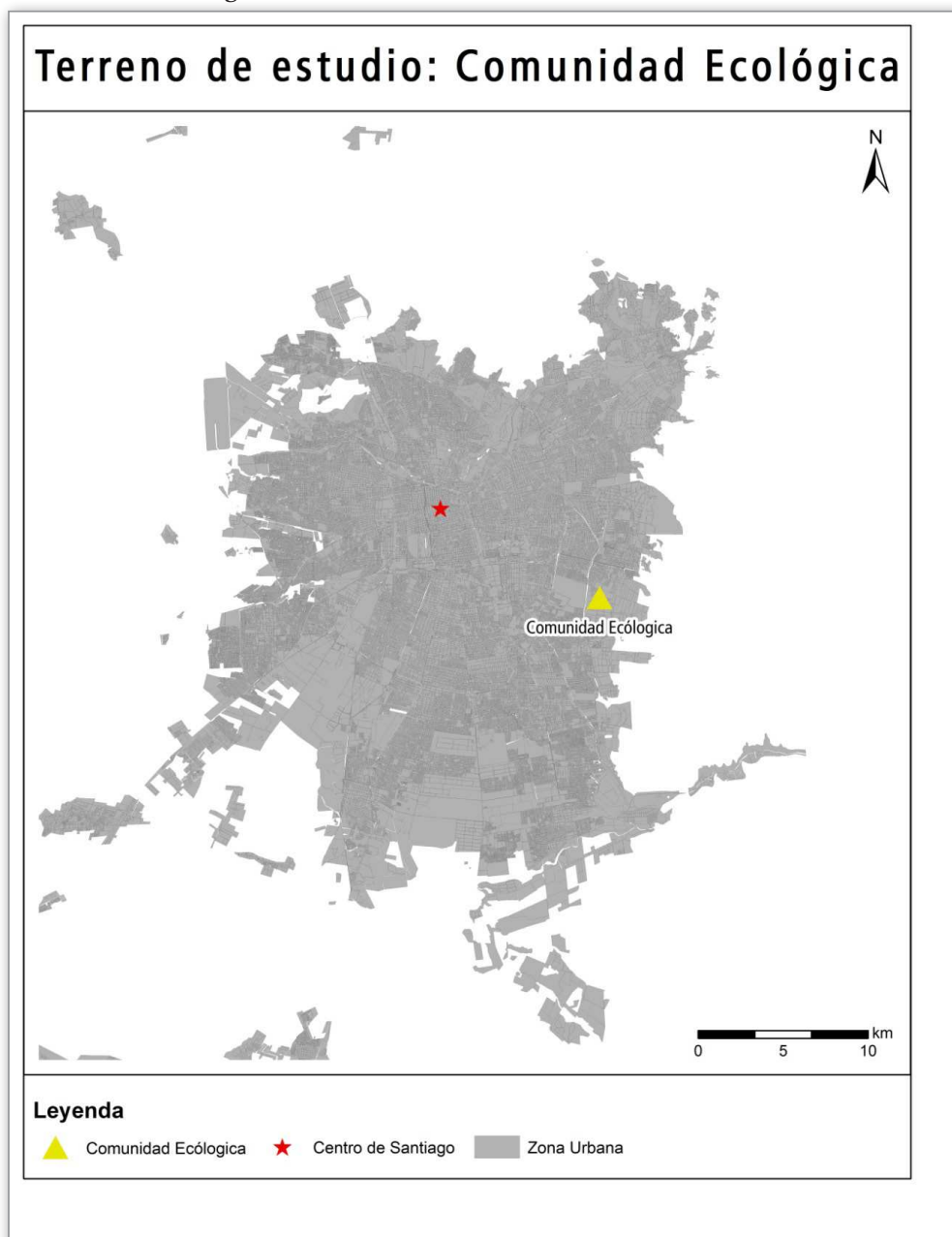
Este imaginario del ‘*wilderness*’ no solo se asocia a un territorio natural, sino que también significa un territorio ‘no construido’ o ‘vacío’. No construido, pues cuando llegaron muchas de estas familias a la periferia, esta aún no estaba unida a la ciudad, y ‘vacío’, ya que en ellos se refleja una especie de ausencia de memoria que tiene el territorio a la llegada de los habitantes (Lindón, 2006).

Sin embargo, esta memoria e identidad va siendo construida por los individuos a largo del tiempo. El nuevo territorio conquistado abre la posibilidad a los individuos de construir una historia propia, tal como ellos la desean, sin tener que construirla o reconstruirla, como ocurrió con los habitantes erradicados de El Castillo.

Me voy dando cuenta entonces de que este imaginario penetró fuertemente en el contexto socio-urbano latinoamericano y también en la ciudad de Santiago. De hecho, en esta ciudad pude observar una serie de manifestaciones urbanas que dan cuenta de este imaginario: viviendas unifamiliares en copropiedad, urbanizaciones cerradas, edificios departamentos,

loteos de parcelas de agrado (Borsdorf e Hidalgo, 2005). En rigor, este fenómeno se constituye en uno de los elementos del nuevo modelo de la estructura y del desarrollo urbano de la ciudad latinoamericana (Janoschka 2002). Junto a ello, el desplazamiento de un modelo de ciudad abierta hacia un régimen de ciudad cada vez más cerrada, marcado por la afirmación de una ciudad de tipo 'privada' (Svampa, 2001).

Figura N° 15: Localización de la Comunidad Ecológica de Peñalolén en el contexto de Santiago



Fuente: Elaboración propia.

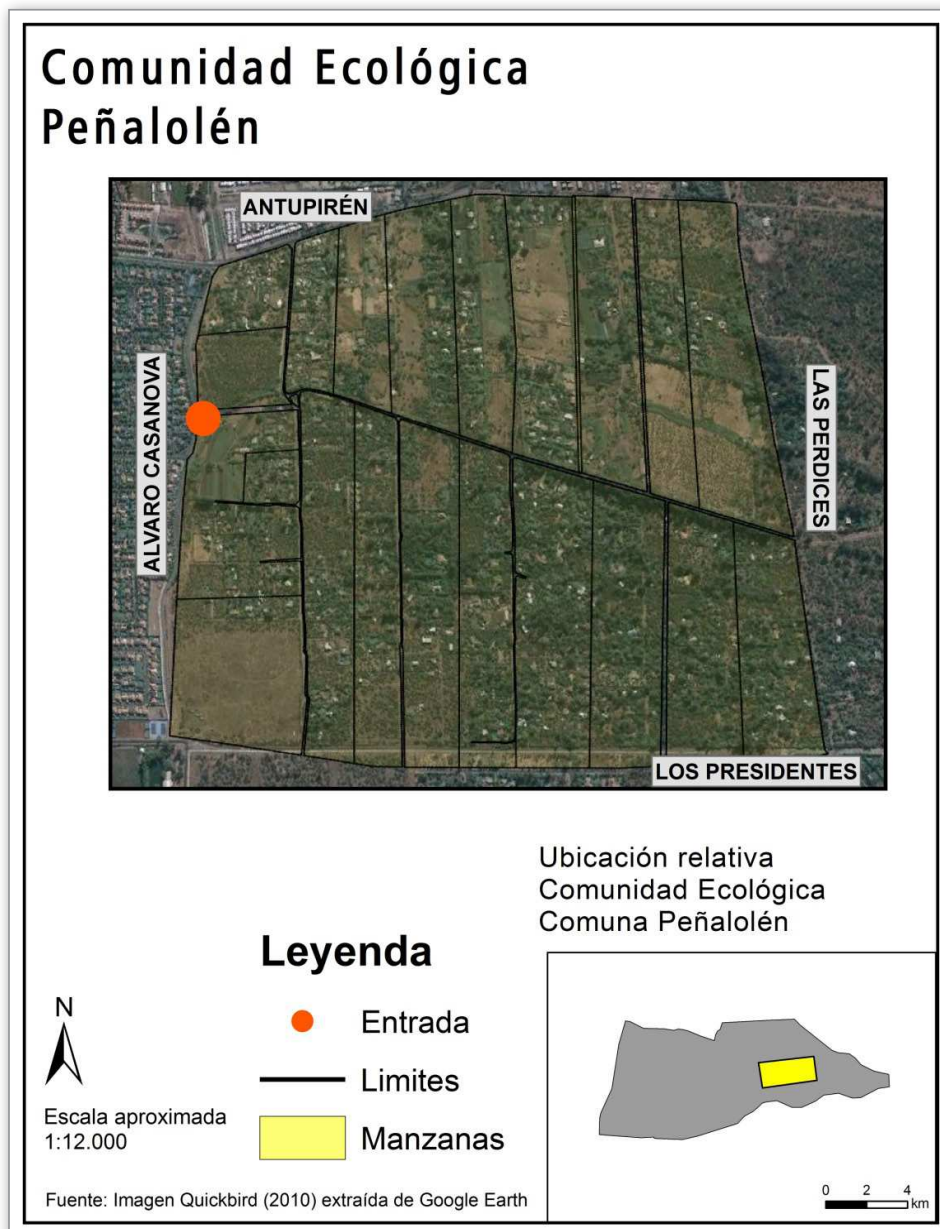
Me interesa por medio de esta investigación indagar en una forma de habitar particular, síndrome de lo anterior, que constituye una ‘resemantización de este imaginario’. Es el caso de la Comunidad Ecológica de Peñalolén, territorio que constituye una variante entre múltiples variantes de este modelo, que está en relación con la situación de los diversos sujetos sociales, pero también en relación con este imaginario dominante que no desaparece, sino que es cada vez más diverso y contradictorio.

3.1 La construcción de una utopía

La Comunidad Ecológica está emplazada en la periferia oriente de la ciudad, específicamente en la comuna de Peñalolén, donde habita una gran diversidad de perfiles socioeconómicos: estratos medios y altos, comunidades ecológicas y sectores marginales (Ulloa y Zunino, 2008), aspecto que no es muy común en la ciudad de Santiago considerando la importante segregación existente entre comunas. Específicamente, la llamada Comunidad Ecológica de Peñalolén constituye un caso muy particular dentro de la realidad social, económica y cultural de la ciudad. Las familias que habitan en este territorio forman el 3% de la población de estratos medios-altos que vive en Peñalolén.

Esta Comunidad está ubicada en una zona precordillerana, en terrenos de pie de monte y enmarcada por la presencia de la Quebrada de Macul. Asimismo es un territorio de gran diversidad de flora y fauna, lo que la hace un espacio medioambiental importante (Ulloa y Zunino, 2008) y único en la ciudad.

Figura N° 16: Imagen de la Comunidad Ecológica en el contexto urbano



Este territorio se sitúa en parte del antiguo fundo Lo Hermida perteneciente a la familia Cousiño, tierras agrícolas que eran destinadas para el cultivo del trigo y pasto para el ganado. Sin embargo, es hace 30 años, en la década de 1980, cuando llegan los ‘colonos’ que le darán el nombre a esta comunidad. Se trata de un grupo de clase media alta, desencantado de la vida en la ciudad que decide buscar un lugar donde vivir, en el que se privilegie el contacto con la naturaleza. En un comienzo se trató de dos o tres familias, hoy son casi 340, entre colonos, arrendatarios y antiguos campesinos.

A diferencia de Villa Portales, donde la arquitectura es un componente esencial de su identidad, definir la Comunidad Ecológica significa hablar de un modo de vida particular y de

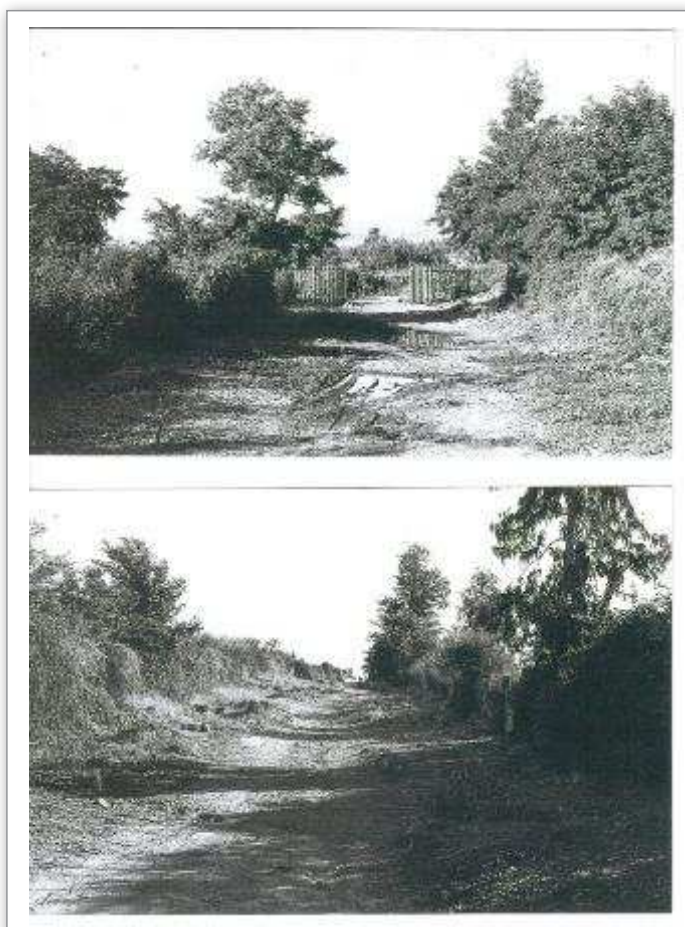
una relación estrecha con la naturaleza. Por un lado, se trata de un *proyecto de vivienda privada-autoconstruida* acorde con los ideales de la naturaleza. Por el otro, sus *habitantes corresponden a una clase media alta (profesionales y artistas)* que buscan una forma diferente de vivir en la ciudad.

Figura N° 17: Los primeros años en la Comunidad Ecológica de Peñalolén



Fuente: www.comunidadecologicadepeñalolen.bligoo.com

Figuras N° 18 y 19: Imagen de la Comunidad Ecológica en los años 80



Fuente: www.comunidadecologicadepeñalolen.bligoo.com

En la actualidad, los habitantes de la Comunidad Ecológica de Peñalolén son copropietarios que están organizados en 22 parcelas en un régimen contractual de comunidad. De hecho, existe la figura legal de comunidad de parcela que establece que los comuneros son copropietarios de un solo rol del Servicio de Impuestos Internos (SII), detentando cada uno porcentajes del dominio total del rol (o parcela). Esta particularidad resulta muy curiosa, pues ellos no tienen el dominio pleno de sus terrenos y casas, es decir, no pueden hipotecar sus viviendas y solo poseen un determinado derecho sobre estas, las que se han subdividido en roles individuales que los vecinos compraron. En otras palabras, los habitantes compran derechos sobre sus parcelas y al comprar este derecho acostumbran a inscribir un pequeño plano en la notaría, el cual afirma que tal derecho está localizado en tal lugar. Asimismo, deben pagar las contribuciones en forma común, lo que ha generado conflictos importantes entre vecinos cuando alguien no paga o se atrasa.

La Comunidad tampoco dispone de red de aguas, por lo que tiene que aprovisionarse de agua proveniente de la quebrada de Macul (los habitantes tienen derechos de aguas de la quebrada de acuerdo con la superficie de terreno de cada propietario). La captación, canalización y distribución a cada parcela está a cargo de la Asociación de Canalistas de Lo Hermida (los vecinos están asociados a este organismo mediante el pago de una cuota anual).

Cada casa cuenta con un estanque de almacenamiento y bombas que llevan el agua al interior de los hogares. Al mismo tiempo, la Comunidad no cuenta tampoco con sistema de alcantarillado para evacuar las aguas servidas, sino que las aguas van a fosas sépticas instaladas en cada casa.

Con el tema de la electricidad el funcionamiento es similar y en la mayoría de las parcelas todavía hay un sistema colectivo en que existe un medidor que distribuye energía eléctrica, que se paga en forma colectiva. Tampoco se cuenta con alumbrado público en las calles.

Se puede observar, entonces, que los servicios de agua y electricidad, al ser comunes, deben ser pagados en conjunto por cada una de las parcelas. En este sentido, son habituales los conflictos entre vecinos de una misma parcela por cuestiones como el pago del agua o la luz: vecinos que no pagan a tiempo, y por lo tanto surgen las amenazas de corte; o vecinos que recargan la electricidad y se cae la luz en toda la parcela, etc. Lo mismo sucede con el agua: vecinos que sacan mangueras hechizas para regar sus predios sin autorización, gasto innecesario de aguas, etc. En rigor, existen numerosos conflictos en torno a estos temas.

Como observé en esta investigación –y el lector podrá ir comprobando a lo largo de estas páginas–, la organización de este territorio es muy diferente que cuando se habita en una población, villa o condominio cerrado, puesto que aquí la organización se ha llevado a cabo de manera espontánea, siendo los habitantes los propios gestores de su entorno.

Otra de las características de este lugar es su estilo arquitectónico, que privilegia la tierra y los materiales nobles. Sin embargo, la entrada de nuevos residentes a la Comunidad ha traído también un cambio en los patrones tradicionales de construcción. Se ha aumentado la densidad del barrio y con ello han llegado nuevos estilos constructivos, como el hormigón o el ladrillo, que contrastan con el estilo inicial.

Figura N° 20: Fachada de casa de la Comunidad Ecológica de Peñalolén



Fuente: Lazo (2011).

Al interior de este barrio es posible encontrar también espacios donde se desarrollan actividades culturales, artísticas y recreativas. Asimismo, muchos de sus habitantes son profesionales liberales, artesanos y artistas que desarrollan sus actividades al interior de la misma Comunidad, lo cual va marcando la identidad particular de este territorio y sus habitantes.

Desde el año 1999, la Comunidad Ecológica es un seccional dentro del plan regulador, condición especial otorgada por el Ministerio de Vivienda Urbanismo, que tiene por objetivo preservar los barrios con características particulares. Sin embargo, y pese a esta normativa, la Comunidad ha sufrido en los últimos años una serie de presiones que la han obligado a replantearse la forma de habitar. En este sentido, se enfrentaron en el año 2003 al conflicto de “La Toma de Peñalolén”,²⁹ proyecto que pretendía emplazar dentro de la Comunidad a las familias que fueran erradicadas (reubicadas) de esta toma, intento que no prosperó debido a la movilización y oposición de los habitantes de la Comunidad. A raíz de esto, en 2004 se firmó un acuerdo que ratificó los términos urbanos establecidos en la ley para el plan seccional, que señalaba, entre otros, no instalar vivienda social al interior de la Comunidad.

²⁹ Asentamiento ilegal que estaba ubicado frente a la Comunidad Ecológica.

Hoy, sin embargo, los habitantes deben enfrentarse a un nuevo conflicto, debido a la modificación del plan regulador de la comuna que contempla una franja que debe internarse 200 metros en el barrio por Antupirén Alto (donde están los viveros de los campesinos), situación que para algunos afectaría la densidad del barrio y la preservación de su estilo de vida. Para otros, en cambio, se debería ceder este pedazo de terreno, pues se trataría de defender los intereses de los campesinos, en el entendido de que estos tendrían derecho a lucrar con su tierra y venderla, ya que forman parte de este territorio.

SÍNTESIS

Me pareció pertinente para esta investigación elegir tres casos de estudio que representaran tres territorios y formas de habitar de la ciudad de Santiago de Chile. Tres territorios muy diversos entre sí, pero que tienen en común ser emblemáticos de la construcción de la ciudad y de las formas de habitar en ella.

Los tres territorios seleccionados se inscriben en tres períodos de la ciudad de Santiago de Chile: el primero de ellos en la década de 1950, tiempo en que regía un Estado benefactor muy preocupado por la clase media; el segundo se ubica un poco más adelante, en los años ochenta durante la dictadura militar y las políticas asumidas de erradicación de la pobreza hacia las áreas periféricas de la ciudad; y el tercero se inscribe también en los años ochenta, cuando un grupo de habitantes de clase media- alta, descontentos de la ciudad, deciden instalarse en la periferia y recrear su propio estilo de vida acorde con la naturaleza.

Si bien podría plantear que cada territorio representa diferentes ‘formas de habitar’ (los marginales, los periurbanos y los centrales), quiero sortear esta distinción y leer su cotidianidad a partir de experiencias que tienen más de común que de diferencias. Me interesa entonces poder acercarme a estos tres terrenos, a estos tres grupos, y a su experiencia con el territorio de proximidad (casa y barrio) y su influencia en la movilidad cotidiana, fenómeno que tiene como común denominador ser un desafío de articulación, de estrategias, de autonomía individual y familiar.

La comprensión de los tres terrenos estudiados y sus habitantes permitirá acercarse un poco más a los modos de vida que tienen lugar en la ciudad de Santiago de Chile, a su espacialización, a la segregación, a la fragmentación y a la relación de los individuos con su territorio; en fin, a la experiencia cotidiana de la metrópolis. Es por ello que en la segunda parte de esta tesis planteo la necesidad de observar aquella construcción de la ciudad que he llamado ‘desde arriba’, pues comprendiendo esta dimensión es que se podrá ahondar posteriormente en las experiencias de movilidad cotidiana, así como en la relación que los individuos mantienen con el territorio que habitan y circulan.

CONCLUSIÓN

Comprender la movilidad cotidiana en su relación con el territorio de proximidad me permitió observar a este último no como un mero receptáculo de las prácticas, sino que como un elemento central en la construcción del sentido que le dan los individuos al mundo que habitan.

El objetivo de esta primera parte fue mostrar cómo al integrar en el estudio de la movilidad cotidiana el territorio de proximidad, se enriquecía la reflexión sobre la relación del individuo con su territorio, al dar cuenta de la dimensión social de lo espacial. Se trata de observar y comprender cómo la proximidad y sus dimensiones prácticas y afectivas participan en los desplazamientos y las movilidades de los individuos. Planteé, como hipótesis inicial, la idea del territorio de proximidad como un ‘soporte’ y recurso importante para la movilidad cotidiana de los individuos, como un lugar estratégico desde donde ellos se sitúan, imaginan y crean sus prácticas.

Desde esta perspectiva, las diferentes características que toma el territorio de proximidad, las percepciones de sus habitantes, el nivel de arraigo con el territorio, así como las prácticas y estrategias puestas en marcha en función de un determinado anclaje, serán los elementos a considerar en la comprensión de la relación entre individuo y territorio, pues ello da cuenta de las diversas maneras que tienen los individuos de ‘ver’ y ‘vivir’ la ciudad.

Presenté también en esta primera parte la traducción metodológica de los postulados anteriores y las características de los terrenos estudiados, privilegiando una aproximación desde la antropología social y la etnografía, pues consideré que era la manera más pertinente para abordar un fenómeno tan complejo como la relación del individuo con su territorio. Esta entrada me permitió comprender y observar cómo la ciudad era construida desde sus habitantes, acercándome no solo a la relación instrumental (práctica) que el individuo desarrolla con su territorio, sino que también a la dimensión subjetiva de la espacialidad.

Finalmente, los tres capítulos presentados en esta primera parte constituyen una introducción general de la problemática estudiada (capítulo 1) y los métodos utilizados para aprehenderla (capítulos 2 y 3), lo cual permitirá comprender y analizar en los capítulos que siguen el rol que tiene el territorio de proximidad en las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos de la ciudad de Santiago de Chile.

SEGUNDA PARTE

LA CONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE. UNA CONSTRUCCIÓN DESDE ARRIBA

Introducción

He visto cómo la ciudad en la que vivo ha expandido su perímetro y con ello su población. En las últimas décadas han surgido nuevos y modernos proyectos inmobiliarios, se han construido modernas autopistas concesionadas, se extendió la línea de metro y recientemente se modificó el sistema de transporte público de la ciudad por un sistema que pretendía ser más moderno, eficiente e igualitario. Asimismo, han proliferado los condominios cerrados, al mismo tiempo que se ha dado un masivo acceso a la población más pobre a la vivienda social, emplazándola en la periferia de la urbe. Bajo este panorama, parece normal que la movilidad se constituya en uno de los elementos centrales para la vida de los individuos de la ciudad (Ureta, 2009), lo cual no deja de tener consecuencias importantes en las maneras de ‘habitar la ciudad’.

Me he dado cuenta entonces de la pertinencia que tiene abordar la construcción de la ciudad que he llamado ‘desde arriba’, pues permite explicar algunos de los principales cambios urbanos acontecidos en la ciudad de Santiago de Chile en las últimas décadas. De hecho, me parece que al observar los principales cambios urbanos acaecidos en las ciudades, se puede observar también las relaciones sociales que se tejen con el espacio y las consecuencias que pesan sobre los individuos, lo cual me permitirá comprender con mayor profundidad la experiencia cotidiana de estos.

Como explica Bourdin (2007), surge la necesidad de preguntarse por los modos de vida y el papel que estos tienen en la comprensión de la metrópolis. Asimismo, la experiencia individual de lo cotidiano se señala no solo como especificidad, sino que también, como parte de la universalidad de la experiencia metropolitana. De este modo, se hace necesario hacer una lectura de la metrópolis que permita comprender quiénes hacen la ciudad cotidianamente, tema que abordaré en esta segunda parte (desde una construcción desde arriba) y en la tercera parte (desde una construcción desde abajo).

CAPÍTULO 4

EXPANSIÓN URBANA Y SEGREGACIÓN EN UNA METRÓPOLIS DEL SUR

*Están surgiendo en la periferia una serie de nuevos desarrollos
que están cambiando la forma de vivir en la ciudad.
Las áreas más claramente identificables en el Santiago de hoy son:
zonas residenciales de nivel medio y alto, áreas de vivienda social, los artefactos
de la globalización y las nuevas zonas industriales.*

SANTIAGO, ¿UNA MANCHA DE ACEITE SIN FIN?... M. E. DUCCI

Situada al pie de la Cordillera de Los Andes, la ciudad de Santiago o, más precisamente, el Gran Santiago, es la capital de Chile, y forma parte de la Región Metropolitana (RM), unidad político administrativa³⁰ que define la XV Región y cuya superficie es de 15.403,2 km².

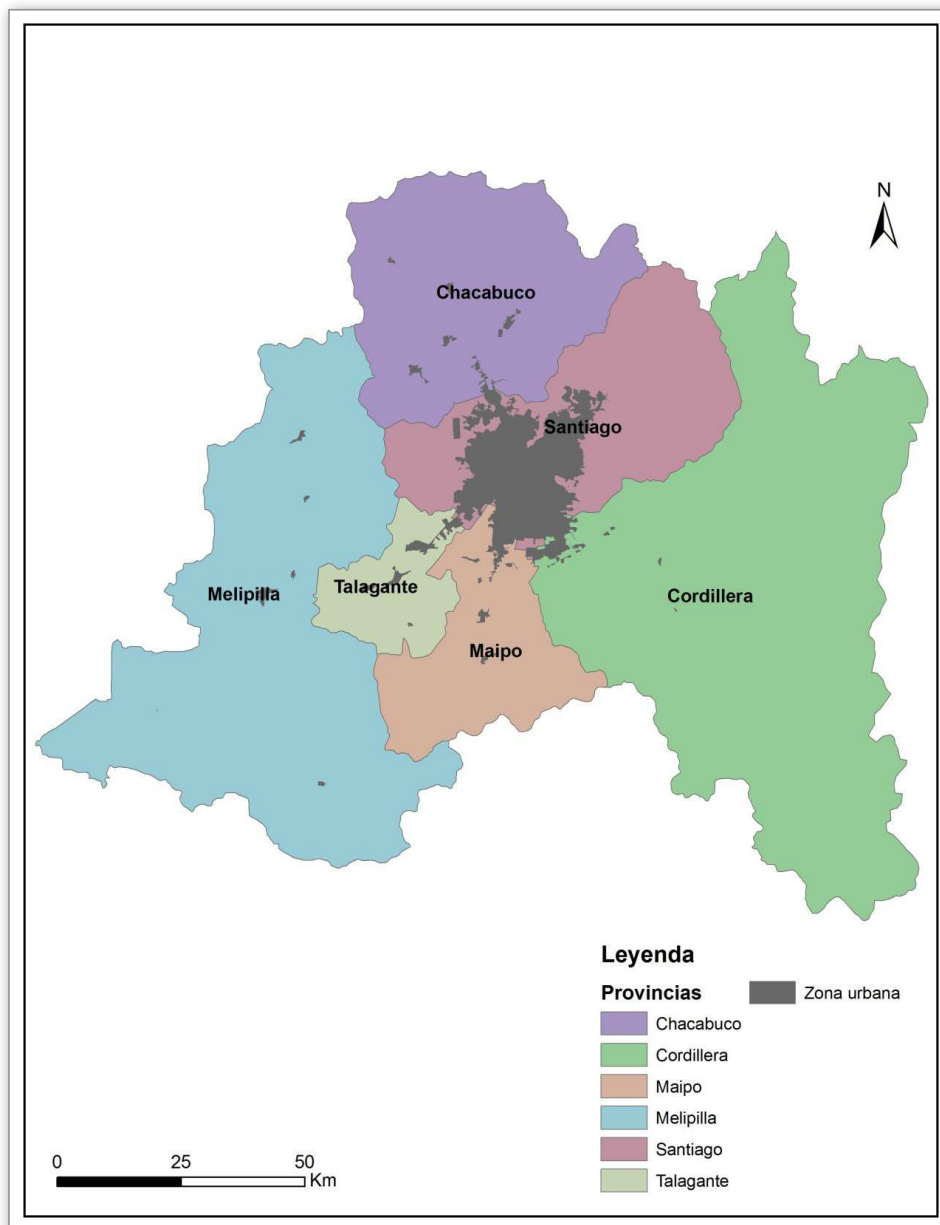
El Área Metropolitana de Santiago (AMS) es el centro neurálgico de la RM, una región que ocupa el 2% del territorio nacional (Orellana, 2009). Según el último censo de población (2002), el AMS contaba con una población de cinco y medio millones de habitantes, lo que representa el 40,1% del total de la población que vive en el país, área donde prácticamente el 95% de la población es urbana, mientras que considerando la RM en general, se estimaba su población en más de seis millones de habitantes (Heinrichs, Nuissl y Rodríguez Seeger, 2009).

La RM está formada por seis provincias: Santiago, Cordillera, Chacabuco, Maipo, Melipilla y Talagante, las que integran un total de 52 comunas.³¹ Sin embargo, el AMS, llamada también Gran Santiago, a diferencia de muchas capitales nacionales, no constituye en sí misma una unidad política-administrativa, sino que es una conglomeración de 34 de las 52 comunas de la RM; 32 de ellas pertenecientes a la Provincia de Santiago, más las comunas conurbadas de Puente Alto (Provincia de Cordillera) y San Bernardo (Provincia del Maipo). En esta área metropolitana residen más del 90% de la población total de la región.

³⁰ La división política administrativa de Chile está compuesta por regiones, provincias y comunas. Chile tiene un total de 15 regiones, 53 provincias y 346 comunas (Subsecretaría de Desarrollo Comunal y Administrativo, Subdere, 2008).

³¹ El término comuna es una delimitación administrativa que correspondería a los *arrondissements* parisinos, las municipalidades argentinas o los *boroughs* londinenses.

Figura N° 21: La Región Metropolitana y sus seis provincias



Fuente: Elaboración propia.

1. SANTIAGO DE CHILE. TERRITORIO EN TRANSFORMACIÓN

Muchas de las transformaciones que han afectado el Área Metropolitana en las últimas décadas pueden ser explicadas a raíz del cambio en la política macroeconómica adoptada por el Estado chileno, en la que la estrategia de desregulación, el principio de subsidiariedad estatal, así como la apertura externa, impulsaron la globalización de la economía nacional. Lo anterior, junto a cambios en la estructura productiva dominante y en la base económica metropolitana, provocaron una reestructuración del mercado del trabajo y una mayor dispersión territorial de las actividades productivas y de población más allá de la mancha urbana (De Mattos, 2002).

Durante la década de 1990, Chile tuvo un crecimiento económico anual a una tasa del 7,6%. Este crecimiento ha repercutido sin duda en el AMS, que cuenta en la actualidad con una economía diversificada y una predominancia de los servicios financieros. En esta área se concentra el 48% del PIB, el cual proviene del sector terciario (79%), en el que el 26% corresponde al sector de servicios financieros y empresas, el 13% al comercio y el 16% al sector industrial. Su tasa de crecimiento económico promedio anual durante la década 2000-2010 ha sido de 8,5%, superior al promedio nacional (7,6%). En las últimas décadas las cifras del desempleo han descendido y las tasas de indigencia y pobreza son las menores del país; la indigencia se ha reducido de 9,6% en 1990 a 3,5% en 1998 y la pobreza, de 33% a 15,4%³² (Rodríguez y Winchester, 2001).

Bajo este panorama no es motivo de asombro que Chile, y Santiago, sean presentados como uno de los países más desarrollados de América Latina. Así lo confirma su crecimiento económico y los indicadores sociales. Sin embargo, y a pesar de estas cifras que podrían sorprender a cualquiera, la ciudad de Santiago sigue siendo una de las ciudades más segregadas y fragmentadas de Latinoamérica.

1.1 La paradoja: de país desarrollado a segregado

La ciudad de Santiago de Chile muestra en la actualidad marcados patrones de segregación socioespacial que son la cara de esta ciudad fragmentada. En primer lugar, es posible observar que la ubicación de los grupos socioeconómicos en la ciudad está claramente diferenciada. Ejemplo de ello es que en solo 6 de las 34 comunas se ubican los grupos de altos ingresos, mientras que los más pobres están distribuidos en 20 comunas, lo que se traduce en servicios, infraestructura y una accesibilidad muy desigual entre comunas.

Un hecho que influyó notoriamente en el paisaje de la ciudad, y que se examinará con más detalle en las páginas que siguen, es la política de erradicación llevada a cabo en la época de la dictadura, que expulsó a las poblaciones pobres que vivían en campamentos hacia las áreas más alejadas de la ciudad, sobre todo al área sur, produciendo un efecto de homogenización social de la pobreza en la periferia al mismo tiempo que se producían síntomas de desarraigo y pérdida de identidad en la población erradicada. En este sentido, se puede observar que las políticas de vivienda social implementadas en la década de 1980 facilitaron y legitimaron una política de segregación espacial bastante fuerte a escala comunal, junto con incrementar el proceso de expansión urbano en curso.

³² Indigente se refiere al estrato económico en que los ingresos son insuficientes para satisfacer las mínimas condiciones para nutrirse y el pobre es aquel que cuenta con ingresos para cubrir sus requerimientos de alimentación y algunos bienes no necesarios.

acomodada, aumentado los tiempos y costos de viaje, al mismo tiempo que presionando por suelo e infraestructura urbana. Según Rodríguez y Winchester (2001: p.3) “la marcada preeminencia de un mercado desregulado en la asignación de recursos, en la localización de las inversiones para servicios básicos así como en infraestructura urbana, ha derivado en un desarrollo muy desigual al interior de la ciudad [...]”.

En segundo lugar, y más allá de esta fragmentación socioespacial, Santiago es también una ciudad fragmentada por el miedo. De hecho, y a pesar de ser unas de las ciudades calificadas como más seguras de Latinoamérica, en ella existe un sentimiento de inseguridad importante asociado a la delincuencia, lo cual se manifiesta en un repliegue de los individuos en su espacio privado (Rodríguez y Winchester, 2001), y que se refleja en las altas medidas de seguridad adoptadas en casas, barrios y municipios.

¿Quién gobierna Santiago?

Finalmente, planteo que la ciudad de Santiago es igualmente una ciudad fragmentada política y administrativamente (Rodríguez y Winchester, 2001). En efecto, el país está dividido en 15 regiones, las que cuentan con un intendente a su cargo, y estas a su vez se dividen en 53 provincias, a cargo a su vez de gobernadores. Asimismo, estas provincias se dividen en comunas, las que suman un total de 346, que son administradas por alcaldes.

Tabla N° 3: División política-administrativa de Chile

Regiones: 15
Provincias: 54
Comunas: 346

Fuente: Subdere (2008).

En el caso de la ciudad de Santiago, o Área Metropolitana, de se observa que ella no cuenta con una instancia gubernamental que sea responsable de la ciudad en su totalidad. Si bien hay distintos intendentes para cada provincia y alcaldes para cada comuna, no se contempla una categoría específica exacta para ciudades o zonas urbanas, como áreas metropolitanas, redes o aglomeraciones urbanas. En otras palabras, no existe una figura gubernamental que administre el Área Metropolitana en su totalidad, lo que hace bastante complejo la intervención en la ciudad, su regulación y la toma de decisiones (Rodríguez y Winchester, 2001).

A juicio de estos investigadores, es posible dar cuenta de una fragmentación política que, en el caso de Chile y particularmente de la ciudad de Santiago, se traduce en

que no existen instituciones con jurisdicción especial sobre las ciudades. De este modo, la planificación urbana de la ciudad está bastante fragmentada y estructurada sobre la base de tres niveles: un nivel nacional (ministerios), un nivel regional (gobierno regional) y un nivel local (municipalidades).

Así esta inexistencia de una sola institución con competencias específicas sobre la ciudad ha llevado a que instituciones regionales como las Secretarías Regionales Ministeriales y las Direcciones Regionales de los ministerios nacionales, tales como Vivienda y Urbanismo, Obras Públicas, Transportes e incluso instituciones descentralizadas como la Comisión Nacional de Medio Ambiente (Conama) intervengan en todas las ciudades del país.

Estos tres ministerios y la Conama se han constituido entonces como las instituciones con mayor poder estructurante en la ciudad de Santiago de Chile. Ellos diseñan y construyen la red de autopistas y la vialidad urbana, deciden sobre la localización de la vivienda social, regulan el transporte, determinan las condiciones ambientales, etc. Todo ello en el marco de un mercado muy desregulado en la asignación de recursos, en la localización de las inversiones para servicios básicos, así como en infraestructura urbana.

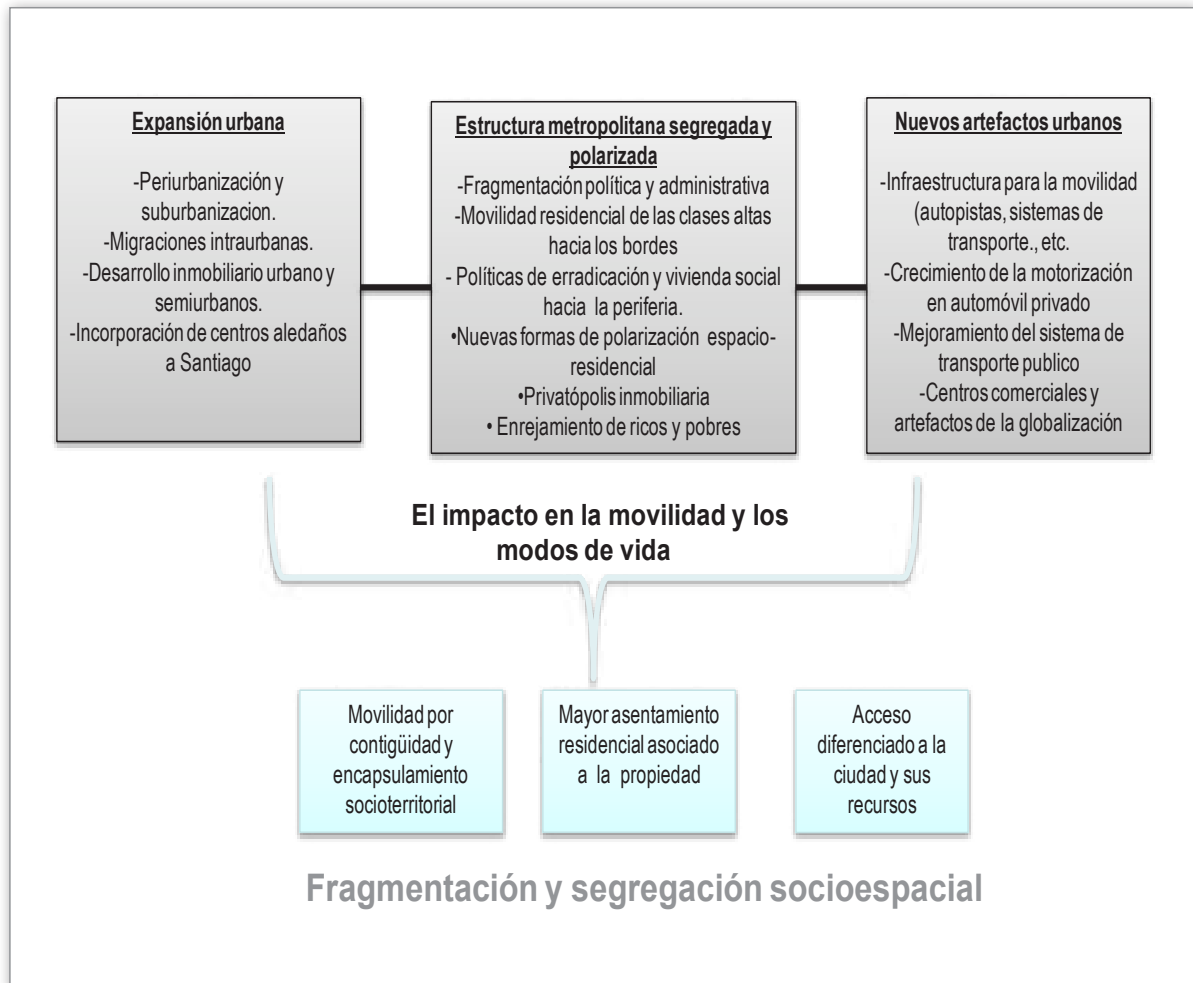
Por otro lado, observo que las comunas, por medio de las municipalidades, son las encargadas de satisfacer las necesidades de la comunidad local, sin embargo, ellas no pueden influir sobre las políticas nacionales sectoriales que representan inversiones públicas. En este sentido, las principales inversiones en las áreas urbanas no son de decisión de los gobiernos regionales o locales (municipalidades), sino que estas decisiones sobre infraestructura e inversiones sociales recaen en el Gobierno (Rodríguez y Winchester, 2001).

De hecho, me parece que en la gobernanza urbana de la ciudad de Santiago de Chile los habitantes tienen muy poco qué decir. Al no contar con una descentralización eficiente y por lo tanto con una autoridad que administre cada ciudad y recoja las demandas de los municipios locales, los habitantes se ven marginados de las decisiones político-administrativas que conciernen a los espacios que habitan. Por ejemplo, gran parte de las políticas de transporte urbano han privilegiado los sistemas de transporte y los actores económicos antes que al habitante de la ciudad, tal como ocurrió en el caso del emblemático sistema de transporte Transantiago.

Bajo este escenario en la ciudad de Santiago de Chile se fue formando una configuración socioterritorial en la que predomina la *fragmentación social, económica y política* al mismo tiempo que aparece un modelo territorial en el que prevalece la *periurbanización*, y se da una tendencia hacia la *policentralidad*, tal como se verá en las páginas que siguen.

Asimismo y a lo largo de este recorrido por la ciudad de Santiago de Chile, también quisiera dar cuenta de que las transformaciones que afectan a la ciudad siguen las tendencias que se han ido manifestando en las áreas metropolitanas de los países capitalistas avanzados y los países emergentes (De Mattos, 2002), lo que sin duda no deja de tener repercusiones importantes en los modos de vida que se desarrollan en la ciudad.

Figura N° 23: Modelo de las transformaciones experimentadas en la morfología de la ciudad de Santiago en las últimas décadas y su impacto en la movilidad



Fuente: Elaboración propia.

2. ¿POR QUÉ LA CIUDAD CRECE?

Si bien se sabe que existen numerosos factores que pueden explicar el crecimiento experimentado por la ciudad de Santiago de Chile en las últimas décadas, expondré algunos de los elementos que se consideran fueron claves para que esta dinámica se pusiera en curso: *los nuevos actores de la gestión urbana, las migraciones intraurbanas, los sistemas viales, el transporte y el surgimiento de nuevas centralidades.*

2.1 Los nuevos actores de la expansión de la ciudad. El mercado, el aumento del ingreso y la liberalización de los servicios

Se observa que fue el giro que tomó la gestión urbana, influida por la fase de modernización capitalista del país, lo que se transformó en el ‘vamos’ para que la expansión urbana se pusiera en curso.

A fines de la década de 1970, la ciudad de Santiago sufrió una importante *transformación de su base económica y una liberalización y desregulación urbana* que impactó en su morfología (De Mattos, 2002). En este sentido, la gestión urbana que comienza a darse desde los años setenta en adelante estuvo influida por el discurso teórico-metodológico que sustentaba la fase de modernización capitalista, abriendo con esto la puerta para que quienes tuvieran la capacidad para realizar grandes intervenciones urbanas pudieran hacerlo (De Mattos, 2002).

Así, se estableció en los años ochenta que el suelo urbano no era un recurso escaso y que su uso quedaba definido por su mayor rentabilidad. De este modo, se puede decir que se dio en la ciudad la lógica capitalista para la producción y reproducción metropolitana. Con ello, se permitió una mayor libertad para la localización de las empresas y las familias, haciendo que sus estrategias, decisiones y acciones fueran claves en el funcionamiento, morfología e imagen de la ciudad (De Mattos, 2002). Al reducirse la intervención del Estado en la planificación urbana, *el mercado* pasó a ser rey y soberano y pudo sobrepasar muchas de las restricciones que se le habían impuesto en las décadas anteriores.

En el momento en que la ciudad de Santiago reactivó su economía y esta se transformó en el lugar preferido de localización de las empresas y de las familias más acomodadas, el suelo urbano pasó a tener un apreciado valor. De este modo, fue el *aumento del ingreso* uno de los factores que reforzó este proceso. Los mayores ingresos familiares implicaron mayores demandas de suelo urbano, lo que repercutió en la expansión de la ciudad.

Los agentes inmobiliarios fueron quienes ayudaron también a dar curso a estas demandas. Estos agentes intervinieron en forma importante en la expansión de la ciudad al buscar los suelos más baratos para sus desarrollos, suelos que se encontraban en la periferia de la ciudad. Se trató principalmente de grandes terrenos baldíos que permitían desarrollar viviendas en serie, con costos más reducidos, es decir, mínimos costos de transacción (Stokins, 2004). Asimismo, el Estado comenzó a construir vivienda social en terrenos más alejados donde le era más barato edificar, lo cual vino a reforzar una vez más el desarrollo de la ciudad hacia la periferia.

Lo anterior produjo una creciente demanda por accesibilidad y conectividad, servicios e infraestructura, que vino a ser resuelta con posterioridad a los proyectos. En este sentido, las políticas de *liberalización y desregulación* que se mencionaban antes, y que se venían dando en las

políticas de planificación urbana, afectaron también el *transporte y los servicios*, los que fueron poco a poco reforzando aun más este proceso de expansión. Por ejemplo, los costos de transporte, tanto en precios como en tiempos, permiten definir las distancias máximas de viajes permitidas dentro de la aglomeración (Rodríguez y Figueroa, 2005). Este hecho, unido a factores como la adopción generalizada de las *tecnologías de la información* por empresas y familias, así como la *masificación del uso del automóvil privado* a raíz del aumento del ingreso, resultó funcional con la expansión de la ciudad, ya que permitió la independencia entre localización residencial y las áreas centrales donde estaba el empleo, así como contribuyó a desarrollar mayor velocidad en los viajes y más flexibilidad en estos. Se produjo con ello una fuerte demanda por *autopistas y carreteras urbanas*, puesto que ya no era necesario concentrarse en el área central de la ciudad para estar conectado con ella.

Figueroa y Rodríguez (2013) explican que la capacidad de las redes de autopistas para generar mayor acceso o para viajar grandes distancias en el mismo tiempo de viaje se constituye en un factor que ayudó al crecimiento de la mancha urbana de Santiago de Chile y a la ocupación de nuevas áreas localizadas más allá de ella. Antes de que las autopistas se construyeran, importantes desarrollos urbanos se materializaron fuera de los límites de la ciudad, incrementando su población y dando cuenta de la importancia de la futura conectividad.

La construcción de autopistas ha sido posible en la ciudad de Santiago de Chile a partir de la existencia de una demanda suficiente, dispuesta a pagar los costos. De acuerdo con el modelo de gestión chilena, la construcción de rutas y autopistas no está permitida si no se verifica que existe una demanda suficiente, y por lo tanto el proyecto sería financieramente viable y potencialmente privatizable (Figueroa y Rodríguez, 2013).

Si bien las autopistas urbanas proveen una serie de beneficios de negocios a constructores de carreteras, especuladores inmobiliarios y concesionarios de automóviles, no todos se benefician de la misma forma. Mientras en la áreas acomodadas hay alrededor de 329 automóviles cada mil habitantes, en las áreas más pobres hay 123 automóviles cada mil habitantes (Figueroa y Orellana, 2007). Según De Mattos (2002), “bajo el impacto de la liberación económica y de la desregulación, se consolidaron en Santiago las condiciones y factores análogos a aquellos que impulsaron e impulsan el sprawl [...]” (2002: p.38).

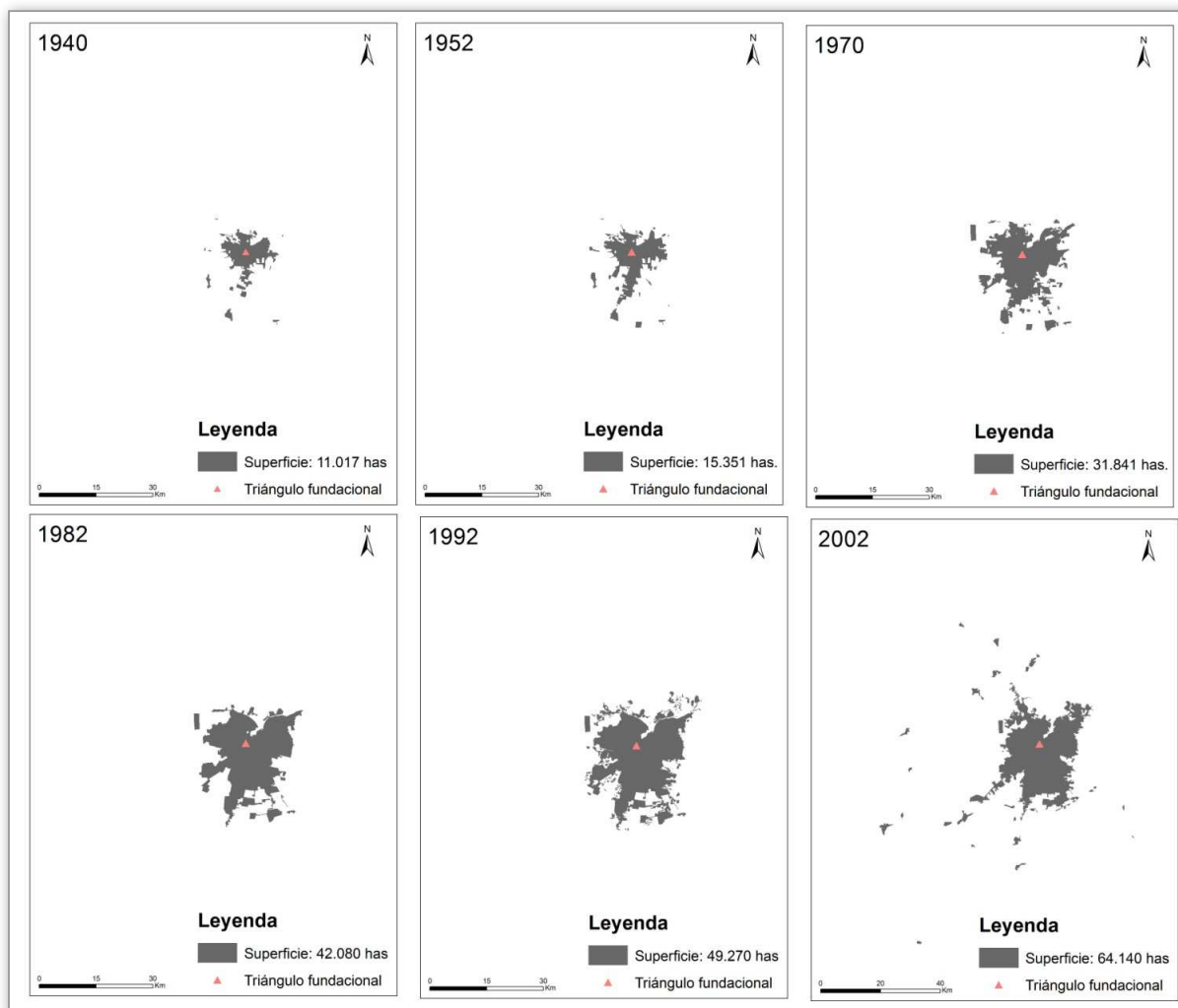
2.2 Cuando el centro se vacía y la periferia se expande

Para nadie es novedad la velocidad y la amplitud alcanzada por la ciudad en las últimas décadas, incluso he podido notar en mi propia cotidianidad cómo las distancias han crecido y los tiempos de viaje se han alargado cada vez más.³³ De hecho y en cifras, entre las década de 1960, 70 y 80, el área de la ciudad creció a un promedio anual inferior a las mil hectáreas, mientras que en los años noventa creció a un ritmo de 1.300 hectáreas promedio anual, alcanzando una superficie total por sobre las 60 mil hectáreas (Rodríguez y Figueroa, 2005).

En el caso de la ciudad de Santiago de Chile, este crecimiento expansivo no solo tiene relación con el crecimiento de la población producida a comienzos de siglo XX por las importantes migraciones campo-ciudad, sino que en la actualidad son las migraciones intraurbanas las más importantes. Todo esto ha repercutido en la movilidad de las personas con el consiguiente aumento de las distancias y los viajes. En ciudades como Santiago de Chile y Buenos Aires esta expansión se acompañó de dos procesos simultáneos: pérdida de población de las áreas centrales y el crecimiento de las zonas periféricas (Heinrichs et al., 2009), procesos que fueron radicalmente cambiando el paisaje de la ciudad.

³³ Según la Encuesta Origen y Destino de Viajes [EOD] (Sectra, 2001), el tiempo medio de viaje en transporte público es casi dos veces el tiempo medio de viaje en transporte privado (45 y 24 minutos, respectivamente). Este dato podría indicar que las personas de menores ingresos, que se desplazan preferentemente en transporte público, deben invertir mayor tiempo en sus viajes. Esto no solamente se relaciona con la mayor velocidad del automóvil, sino que además, con el hecho de que sus desplazamientos son más largos.

Figura N° 24: Superficie urbana de Santiago (1940-2002)



Fuente: Elaboración propia basada en Galetovic y Jordan (2006).

De hecho, uno de los factores más significativos del crecimiento de la ciudad fue la pérdida de población de las áreas centrales en contraposición con un aumento de población de las áreas periurbanas. En el período de 1982-1992, las comunas del centro histórico de la ciudad como Santiago, Estación Central, Independencia, Recoleta, entre otras, habían perdido un considerable número de población. Asimismo, las comunas del borde urbano crecieron considerablemente en este mismo período, como es el caso de las comunas de La Florida (5,55%), La Pintana (7,31%), Lo Barnechea (6,95%), entre otras (Rodríguez, 1993).

Sin embargo, y a pesar de la pérdida de población de las áreas centrales, no se debe desconocer la existencia de un movimiento complementario con el anterior: un aumento en el número de hogares y nuevas migraciones hacia el centro. Lo anterior expresa, según Contreras y Figueroa (2008), un movimiento de población en pro de zonas centrales, lo que pone de manifiesto un proceso centrípeto complementario al movimiento centrífugo de las últimas décadas.³⁴

³⁴ Ver más adelante el subcapítulo.2.5, “La reconquista del centro”.

El movimiento de salida de la población de áreas centrales se vio acentuado a partir del año 2002, registrándose en las 13 comunas que forman parte del periurbano cercano al Gran Santiago un crecimiento de hasta un 207%, como fue el caso de la comuna de Quilicura (De Mattos, 2002), cifra que da cuenta de la magnitud del fenómeno de metropolización expandida.

Tabla N° 4: Población y crecimiento de la población por comunas

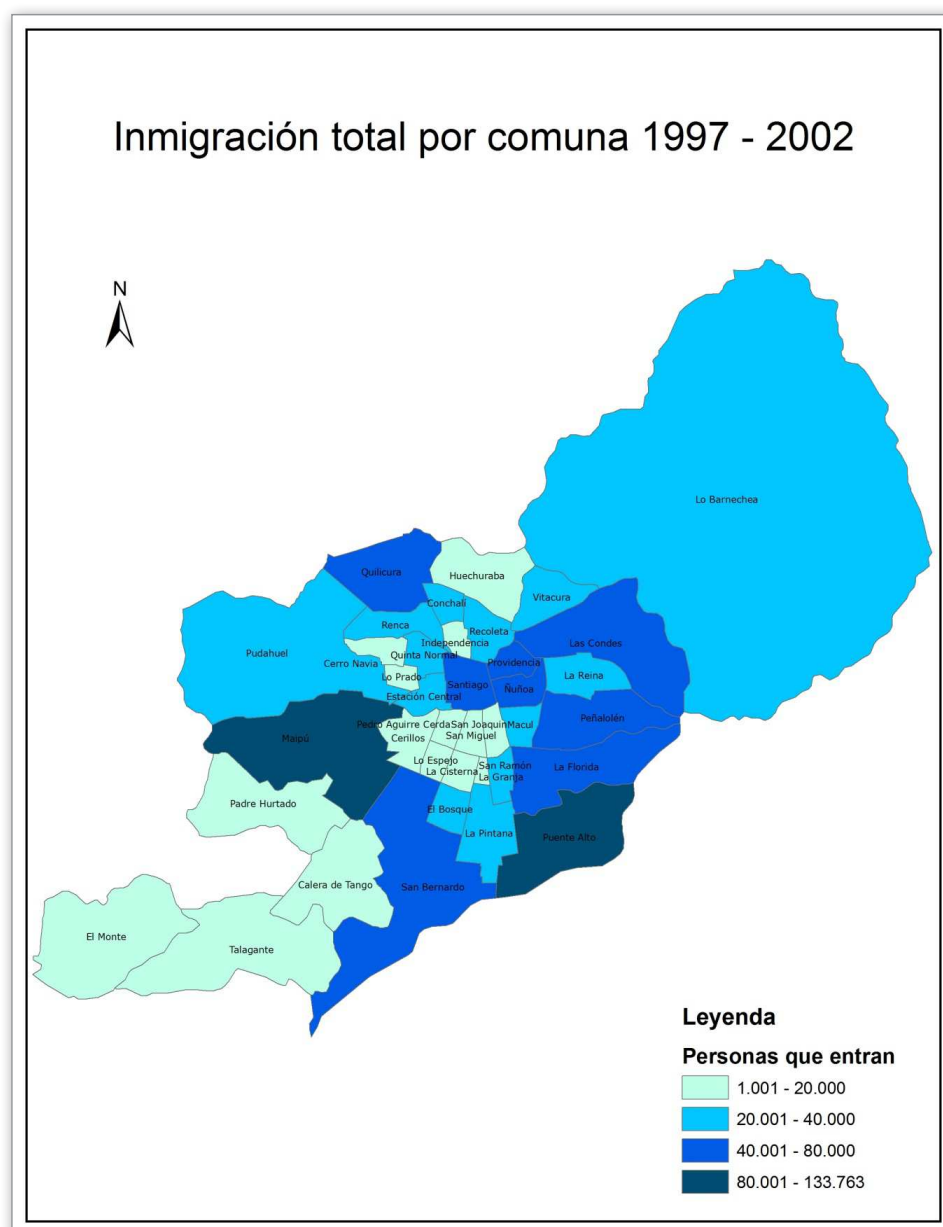
Comunas	N° de población por año			% de crecimiento de la población	
	1982	1992	2002	82-92	92-02
Interiores	2.494.745	2.532.672	2.353.526	1,5	-7,1
Borde	1.464.842	2.310.583	3.177.653	57,7	37,5
Exteriores	335.351	414.682	530.006	23,7	27,8

Fuente: Elaboración propia basada en Rodríguez y Figueroa (2005), e INE (Censo 1982, 1992 y 2002).

Tal como presento en la cartografía y en la Tabla N° 4, esta constatación del crecimiento de las comunas del borde y exteriores viene a manifestar un rasgo bastante particular de los cambios urbanos, que es el impacto que tienen las migraciones intraurbanas en la expansión de la ciudad.

Entre 1987 y 1992 se registraron, según un estudio de la Universidad de Chile, alrededor de 855 cambios de comunas (De Mattos, 2002). Este hecho revela cómo la creciente urbanización del país ha reducido la migración rural-urbana, provocando que los nuevos actores de la expansión de la ciudad sean ahora sus mismos habitantes que desplazaron su residencia a los bordes de la ciudad. La movilidad espacial, asociada a la residencia, toma relevancia.

Figura N° 25: Inmigración total por comuna (1997-2002)



Fuente: Elaboración propia basada en INE (Censos de Población y Vivienda 2002).

Sin embargo, en la actualidad algunas investigaciones han mostrando una tendencia de la población a asentarse. Gámez (2006) explica que los datos censales estarían mostrando un nuevo elemento que no puede perderse de vista: que la población chilena tiende a permanecer más tiempo en la misma comuna en comparación con lo que sucedía en la década anterior. Existe un aumento en el número de personas que no se han cambiado de comuna en los últimos cinco años. En el año 2002 no se había cambiado de comuna un 84%, lo cual viene a mostrar un nuevo componente en los movimientos de población que debe ser profundizado.

Paralelamente, el Censo del año 2002 entrega datos que permiten observar una relación entre la disminución de la movilidad residencial y el acceso a la propiedad de la vivienda que se ocupa. Al mismo tiempo que aumenta la población que emigra hacia otras regiones del país, disminuye la población que migra hacia la Región Metropolitana. Todo lo anterior lleva a cuestionarse si en la actualidad las migraciones intraurbanas siguen siendo un factor importante para la expansión de la mancha urbana.

2.3 El papel de los sistemas viales y el transporte en la configuración de la ciudad

[...]las vías y carreteras y, en especial, las autopistas existentes se han afirmado como los ejes que guían la expansión suburbana, acentuando una morfología metropolitana de tipo tentacular.

TRANSFORMACIÓN DE LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS:

¿IMPACTOS DE LA GLOBALIZACIÓN?, C. DE MATTOS

Otro de los factores que me parecen importantes de mencionar dentro de la expansión y los cambios en la morfología urbana, son los sistemas viales. En este sentido, Greene y Soler (2004), analizando la evolución de la mancha urbana de Santiago sobre la base de la construcción de modelos sintácticos construidos en cuatro períodos cada 35 años, plantean que es posible observar cómo el crecimiento de la ciudad fue cambiando radicalmente la estructura de accesibilidad en la red de calles. A fines del siglo XX e inicios del XXI es el eje de la Alameda el que parece más integrado. Sin embargo, hasta la década de 1960 se comienza a generar una morfología urbana de tres puntas a partir de ejes de integración hacia el oriente, poniente y el sur. Pero tal como explican los autores, lo más significativo se vivió entre los años 1960 y 1995, período en que los ejes más importantes iban desde el centro de la ciudad hacia las áreas más pobres del sur.

Lo interesante del análisis de Greene y Soler (2004) es que permite observar la relación existente entre la morfología de la ciudad y el movimiento de peatones y vehículos. Desde esta perspectiva, los patrones de movimientos generarían ciertos usos de suelo (comercio, vivienda, etc.) que a su vez permiten el intercambio entre personas y bienes. De esta forma, los análisis de Greene y Soler (2004) demuestran cómo la morfología de la ciudad y sus transformaciones pueden tener efectos directos sobre la vida urbana. Siguiendo esta idea, me parece pertinente mencionar lo que estos autores llaman tipologías de subcentralidad, pues su formación está en directa relación con las tipologías viales que ellos llaman: lineales, nucleares y circulares.

De hecho, lo que los autores llaman tipología circular tiene relación con el papel que ha jugado la circunvalación Américo Vespucio respecto de los sectores que logra conectar y de su importancia dentro del sistema urbano total. En segundo lugar, aparece lo que se llama subcentralidad de tipo nuclear, que tiene relación con la integración de centros tradicionales

suburbanos con el resto de la ciudad. Es el caso de San Bernardo, Maipú, Renca y Puente Alto, que han visto parte de su integración al sistema metropolitano a partir del surgimiento de los malls y servicios que los consolidan como subcentros con relativa independencia. Y finalmente, la tipología lineal, que surge en relación con vías estructurantes como Recoleta, Vitacura, Providencia-Apoquindo, Matta-Irarrázabal, Gran Avenida, Alameda, entre otras. Si bien muchos de estos espacios permitían una práctica peatonal y del espacio público importante, además de su carácter residencial, en la actualidad están directamente vinculados al uso del automóvil.

En este sentido, lo anterior vendría a poner de manifiesto cómo el mejoramiento de la vialidad urbana y de los sistemas de transporte ha sido un proceso relevante en los cambios experimentados por la metrópolis de Santiago. Se observa que la mayor parte de la expansión urbana no se da en cualquier dirección, sino que siguiendo los ejes de conectividad de la ciudad. La infraestructura vial, la masificación del uso del automóvil y el sistema de transporte público han sido algunos de los elementos claves en la dinámica urbana actual, pero ¿quién es el responsable de su gestión?

En el principio de este capítulo ya explicaba la fragmentación política y administrativa, así como hablaba de los problemas de gobernanza en la ciudad de Santiago de Chile, cuestiones que han tenido sin duda repercusiones en la gestión del transporte urbano. En este sentido, es posible plantear que el transporte urbano de la ciudad de Santiago ha estado manejado por dispares y fragmentados marcos institucionales, distribuidos entre instituciones públicas de distinto nivel con distintas áreas de responsabilidad.

La administración del transporte urbano en Santiago está estructurada, al igual que la planificación urbana, en los tres niveles que mencionaba anteriormente (ministerial, regional y local). En el nivel ministerial, la autoridad más relevante es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu), el Ministerio de Obras Públicas (MOP), el Ministerio de Planificación y el Ministerio del Medioambiente.

Figueroa y Rodríguez (2013) indican que hasta los años setenta el sistema de transporte urbano estuvo muy desregulado en la ciudad, pero ya en los años noventa en adelante se introdujeron mayores regulaciones, aunque funcionaban acorde con el mercado. Así, el Estado comenzó un proceso de licitación de servicios y concesiones de rutas y recorridos que dio lugar a una gestión público-privada no solo en el transporte público, sino que además en las carreteras y autopistas.

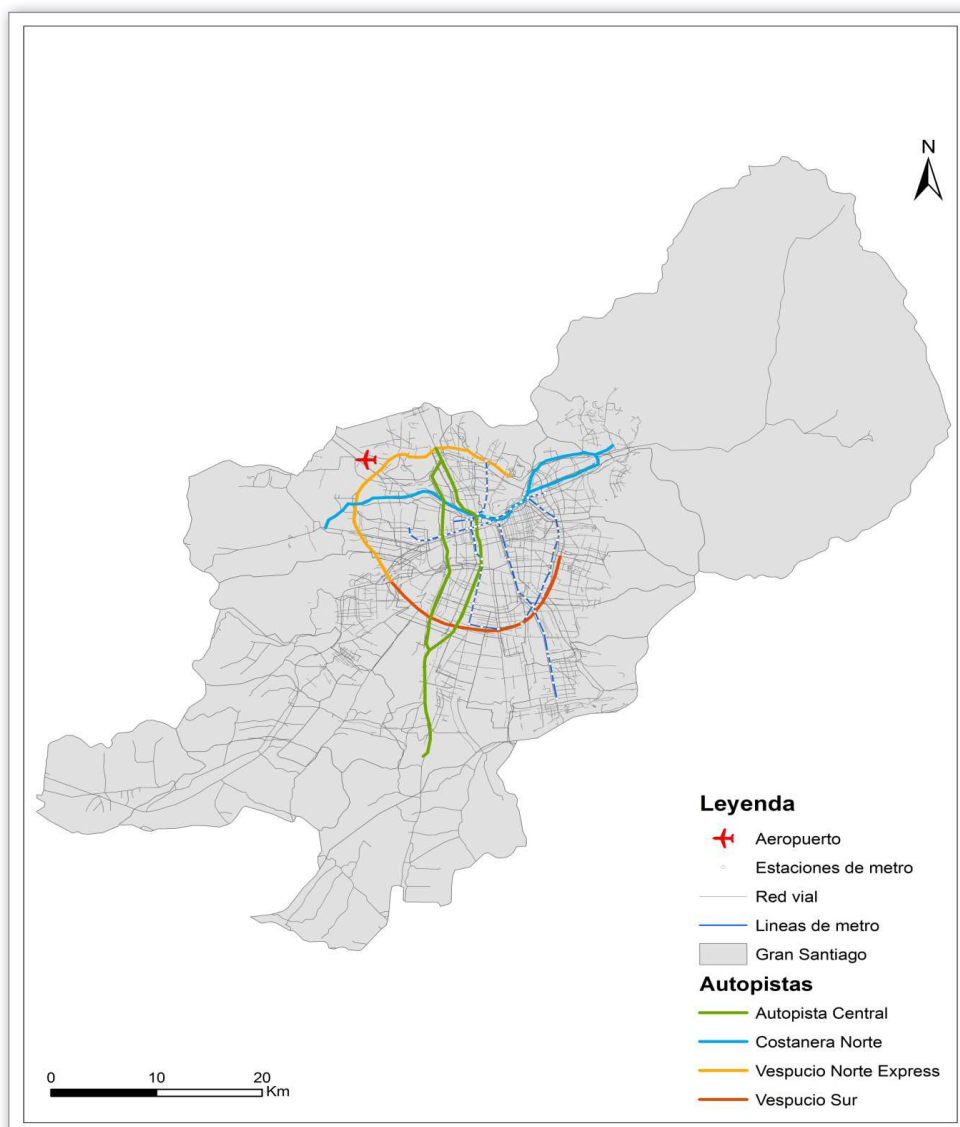
Es posible observar también esta fragmentación en temas de tráfico urbano donde si bien las responsabilidades recaen en cada comuna, hay una agencia nacional que se encarga de la coordinación metropolitana, particularmente del tema de los semáforos. La seguridad vial

en cambio es materia de una comisión nacional interministerial, mientras que los aspectos medioambientales son monitoreados por el Ministerio del Medioambiente, y la planificación del transporte está a cargo del Ministerio de Transporte (Figuerola y Rodríguez, 2013)

De este modo, señalan Figuerola y Rodríguez (2013), existe una superposición de responsabilidades y funciones entre los distintos ministerios, creándose muchas veces fricciones y dificultades de coordinación entre las diferentes entidades, lo cual repercute negativamente en la implementación de las políticas de transporte.

Estos problemas podrían deberse a la ausencia de un gobierno metropolitano o de una institución que pueda gobernar y regular los excesos de competitividad inducidos por la acción del mercado y las políticas centralizadas que operan sin una visión metropolitana.

Figura N° 26: Las autopistas urbanas



Fuente: Elaboración propia basada en datos del Ministerio de Obras Públicas (MOP), cartografía digital del año 2010.

Las autopistas, el automóvil privado y las desigualdades

La infraestructura vial, específicamente las autopistas urbanas y su auge en las últimas décadas, han jugado un papel preponderante en el poblamiento de la periferia, acrecentando el uso del automóvil, acercando las distancias y, por lo tanto, disminuyendo los tiempos de viaje. Se construye así un sistema de 'red' que permite el contacto entre los diversos nodos de la ciudad sin importar las distancias entre estos, produciendo lo que Bourdin (2000) llamaba 'efectos túnel' sobre el territorio.

A partir de la década de 1990 se comenzaron a construir grandes y modernas infraestructuras urbanas para la ciudad de Santiago a través de concesiones a privados, de las cuales los seis principales proyectos sumaban más de 215 kilómetros de extensión en el año 2005 (Greene y Mora, 2005). Ello ha significado un cambio importante en la figura de la ciudad y sus desplazamientos, al permitir un despliegue más extenso de las áreas metropolitanas. De hecho, la estructura de red de autopistas se convierte en un elemento importante dentro de la expansión urbana y suburbana. Rodríguez y Figueroa (2005) plantean que es posible tanto acercar las zonas más alejadas de la mancha urbana en todos los puntos cardinales como conectar las antiguas localidades separadas de la mancha urbana, pudiendo reducir así ahora los tiempos de viaje.

Junto a ello, la masificación del automóvil privado ha sido también un elemento central en la dinámica urbana, pues ha permitido desplazarse a mayor velocidad, y ha devenido en más flexibilidad y menores tiempos de viaje. En el caso de Santiago se ha observado un aumento sostenido de su posesión y uso para viajes diarios. De hecho, en el año 2001, más de la mitad de los hogares de la ciudad contaba con un vehículo privado, así como los viajes en automóvil aumentaron en más de un 200% en los últimos diez años.³⁵

Dureau (2002) explica que el proceso de metropolización actual se caracterizaría por la desconcentración urbana, estimulada por el creciente uso del automóvil privado. Para Figueroa (2004) en la década actual no es primordial la continuidad de la mancha urbana, sino que más bien la estructura de interacciones que se incorporan a áreas que se relacionan con la ciudad central y viceversa, dando lugar a una ciudad difusa donde lo que importa es la conectividad física y virtual, garantizada por el funcionamiento en red, en donde las antiguas localidades se convierten en nodos de ella. Se configura así una ciudad de redes y nodos (Dupuy, Giménez Capdevila y Serratos, 1998).

Sin embargo, el transporte público³⁶ de la ciudad de Santiago no ha podido entrar a esta idea de red, más bien ha sido la desregulación del transporte en la década de 1990 lo que

³⁵ Los viajes en automóvil en el año 1991 se contaban en más de mil, mientras que en el año 2001 estos habían aumentado a más de tres mil (Sectra, 2001).

³⁶ El tema del transporte público y sus transformaciones a partir de la puesta en marcha del nuevo sistema, Transantiago, será abordado con más profundidad en el capítulo 5.

ayudó su expansión. Así, en los años noventa, frente a cualquier surgimiento de algún desarrollo residencial en la periferia, surgía inmediatamente la extensión de las rutas de transporte hacia estas nuevas áreas (Figuerola, 2004). Lo anterior, no hizo más que reforzar el surgimiento de sistemas de transporte atomizados que terminaron siendo funcionales a la expansión de la ciudad. Ejemplo de ello fue el hecho de que nuevos proyectos viales generaron rápidamente nuevos proyectos inmobiliarios dependientes de la nueva accesibilidad y la valoración del suelo (Figuerola, 2004). No obstante, la otra cara de la moneda fue la localización residencial de los más pobres. Muchas de las viviendas sociales construidas en los márgenes de la urbe no han contado desde un principio con la viabilidad y la accesibilidad necesaria, obligando a sus habitantes a convivir con estas limitaciones de acceso a las otras áreas de la ciudad, hecho que resalta las desigualdades de la movilidad.

En el Censo de 2002 se preguntó por primera vez por los destinos de movilidad cotidiana de las personas en relación al trabajo y al estudio, lo que permitió observar la estrecha relación entre movilidad y desigualdad. Los resultados arrojaron que las personas con menos ingresos eran quienes presentaban menores índices de movilidad con respecto a los grupos de mayores ingresos, situación que se condice con los sistemas de transporte presentes y el acceso que tienen estos a las zonas de la ciudad. En este sentido, los más pobres se desplazaban a pie, en bicicleta o en transporte público, mientras que los grupos más acomodados lo hacían en su mayoría en automóvil privado (Jirón, Lange y Bertrand, 2010).

2.4 Las nuevas centralidades y el surgimiento de los espacios bordes. ¿Disminución de la escala de la segregación?

Junto con este proceso intenso de cambios y expansión, me parece interesante destacar aquello que De Mattos (2002) llama los ‘artefactos de la globalización’. En este sentido, se observa, entre el período de 1981 y 2001, la proliferación de empresas, industrias, servicios y centros comerciales instalados en la periferia de la ciudad, lo que sin duda ha influido en el crecimiento de la mancha urbana, incidiendo en los desplazamientos de las personas.

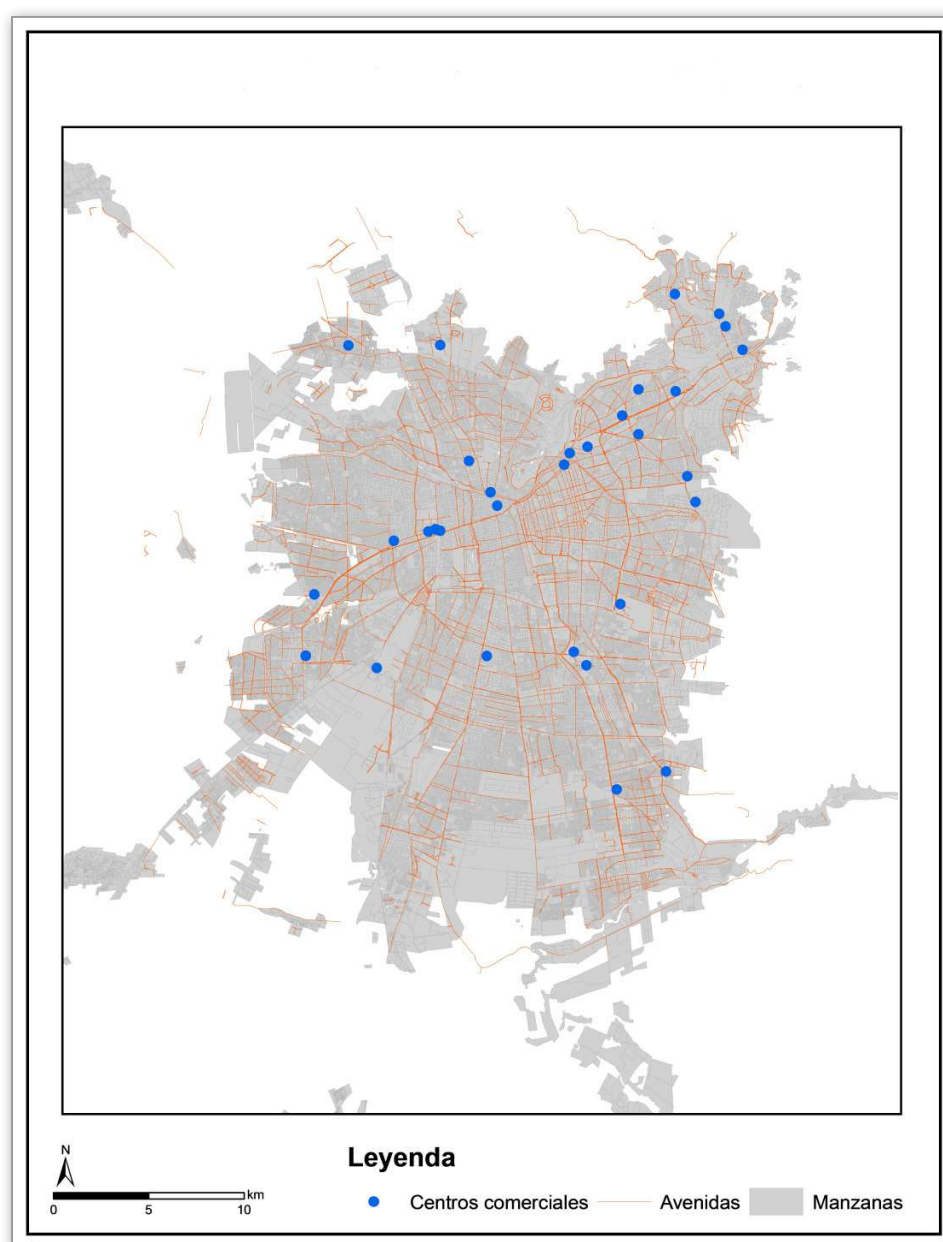
¿Hacia un cambio en el patrón de segregación?

Las oficinas y los comercios más influyentes de la ciudad de Santiago se han localizado desde siempre en el llamado ‘cono oriente de la ciudad’, formando una ‘cuña’ desde la comuna de Santiago, siguiendo el eje Alameda, Providencia y Apoquindo, lo cual coincide con lo observado en otras ciudades latinoamericanas (Fuentes y Sierralta, 2004). Sin embargo, en la actualidad, este patrón de localización de la actividad comercial y financiera parece estar lentamente cambiando.

Se observa, por ejemplo, la proliferación de nuevos centros corporativos y comerciales en comunas como Huechuraba, donde se localiza la llamada ‘ciudad empresarial’, que alberga

a empresas transnacionales y nacionales. Lo anterior viene a ser el signo de esta nueva ciudad globalizada, competitiva y conectada. Asimismo, los centros comerciales (malls), ubicados en el sector de mayor poder adquisitivo de la ciudad, han también alcanzado distintos sectores periféricos de la ciudad. Sin embargo, no se debe olvidar que la ubicación de estos malls se debe también a criterios por un lado de tipo estratégico, es decir, de accesibilidad a estas nuevas áreas periféricas, aprovechando vías tan importantes de la ciudad como la circunvalación Américo Vespucio. Tampoco se puede dejar de considerar el hecho de que en la actualidad se están instalando centros comerciales en las áreas más centrales de la ciudad.

Figura N° 27: Localización de los centros comerciales



Fuente: Elaboración propia basada en datos del Observatorio de Ciudades (OCUC. 2010).

El caso de la comuna de Huechuraba es emblemático de este proceso de cambio en el patrón de localización de centros comerciales, servicios y empresas. En esta comuna, tradicionalmente de bajos ingresos, se han comenzado a instalar centros comerciales, empresas industriales y corporativas que hasta la fecha no habían estado localizadas aquí, lo que ha traído consigo el surgimiento de grandes conjuntos residenciales para clases medias-altas, las que hoy conviven con las poblaciones pobres del sector. Se plantea que el surgimiento de estas nuevas centralidades estaría dando cuenta de lo que Sabatini y Arenas (2000) llaman ‘espacios bordes’.

Lo anterior viene a demostrar el poder que ha tenido el mercado en la configuración de la ciudad de Santiago. Tal como lo explican Greene y Soler (2004), lo que no ha podido hacer el Estado ha sido tomado por la gestión privada que, en el caso de los centros comerciales, han llegado a incluir en sus espacios servicios como multicines, bibliotecas, salas de arte, centros de salud, etc.

Los centros comerciales, las empresas y comercios que se están instalando en áreas periféricas de la ciudad, que tradicionalmente eran áreas pobres y desprovistas de servicios, estarían, en palabras de Sabatini, Wormald y Sierralta (2007), ‘reduciendo’ la escala geográfica de la segregación. Parece plantearse que si bien la desigualdad entre ricos y pobres se hace más patente en estos espacios, estos últimos al menos contarían con servicios comerciales, espacios públicos y ofertas de trabajo que antes no existían en estas áreas.

Si bien se sabe que la segregación espacial puede disminuir, lo que no se sabe es si efectivamente la escala de la segregación social ha disminuido también. De hecho, concuerdo con Escolano y Ortiz (2007), que esta disminución física entre los grupos no significa necesariamente una mayor integración social. Ello se constata en los muros, rejas y portones que construyen los ricos frente al miedo de sus vecinos más pobres.

¿Santiago ciudad monocéntrica o policéntrica? Diversas explicaciones

Los cambios y las transformaciones sufridas por Santiago en las últimas décadas hacen que surja la pregunta de saber si la ciudad de Santiago de Chile puede ser considerada o no una ciudad de tipo policéntrico, cuestión que parece no tener una única respuesta.

Según Fuentes y Sierralta (2004), se debe tener cuidado pues Santiago aún podría considerarse como una ciudad compacta, pero con una tendencia a la tentacularidad que sigue a las autopistas interurbanas, con una forma que se asemeja a una estrella. Santiago de Chile es en la actualidad una ciudad en proceso de transformación a partir de los profundos cambios que está trayendo la dispersión urbana en la configuración de una nueva geografía de la ciudad.

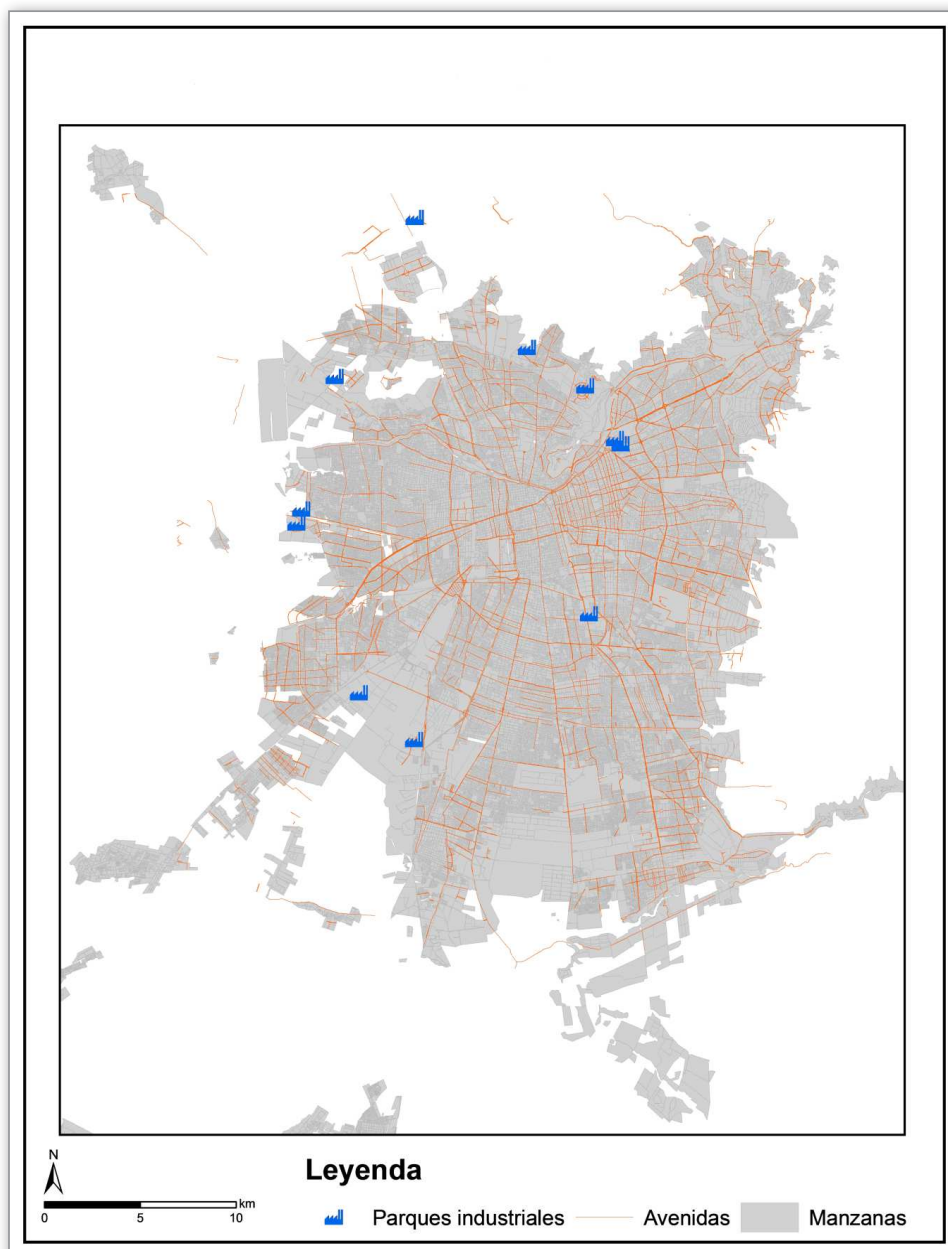
A juicio de estos autores habría tres dimensiones de la ciudad que deberían ser tomadas en cuenta para hablar sobre la transformación en su estructura. Primero, desde el punto de vista de la vivienda, es posible decir que la ciudad funciona de manera policéntrica, pues la oferta está bastante dispersa en la ciudad a excepción de algunas áreas pobres y marginales, y que no son atractivas para la llegada de residentes. Segundo, desde el punto de vista del consumo y los servicios, Fuentes y Sierralta (2004) explican que Santiago tiene una estructura compuesta por subcentralidades en forma de núcleos, arcos y corredores, que se densifican hacia el oriente y hacia el sur. En último lugar, los autores hablan del mercado del trabajo como elemento que define la centralidad; la ciudad de Santiago funciona todavía con una estructura monocéntrica, con forma de cuña desde el centro histórico hasta el oriente.

En este sentido, es difícil decir que Santiago es una ciudad policéntrica en su totalidad, sin centro, pues aún es posible observar que las decisiones públicas y privadas se concentran en el área central de la ciudad. Así, se advierte que las 90 manzanas del área céntrica de la ciudad atraen un tercio de los 16 millones de viajes de un día laboral en la ciudad (Sectra, 2001). De esta manera, Escolano y Ortiz (2007) señalan que los dos centros, el centro histórico y el nuevo centro (Providencia-Apoquindo) aún constituyen el núcleo comercial y económico por excelencia de la ciudad, los que podrían fusionarse dando origen a un nuevo centro extendido, que originaría un monocentrismo renovado (Rodríguez Vignoli, 2008).

Sin embargo y como se señalaba anteriormente, no se puede desconocer el fortalecimiento en los últimos años de núcleos económicos periféricos, o artefactos de la globalización, lo que estaría dando cuenta de un comienzo tímido hacia el policentrismo y al acercamiento entre residencia y servicios (Rodríguez Vignoli, 2008).

Finalmente pienso, siguiendo a Rodríguez y Figueroa (2005), que al definir la ciudad de Santiago se la debe considerar como un sistema que tiene todavía su centro bien conformado en la comuna de Santiago (centro tradicional más un centro extendido), zona que posee un carácter heterogéneo al cual se le deben sumar varios subcentros locales dependientes de la ciudad central (Colina, Buin, Talagante, entre otros), los que muestran un carácter más homogéneo, pero que están lejos de generar interacciones comparables a las que origina la comuna de Santiago.

Figura N° 28: Localización de las zonas industriales



Fuente: Elaboración propia basada en datos del OCUC (2010).

SÍNTESIS

He intentado dar cuenta a lo largo de estas páginas de algunas de las principales transformaciones sufridas en las últimas décadas por la ciudad de Santiago de Chile, transformaciones que si bien pueden clasificarse como de un país desarrollado, presentan también una cara muy desigual. De este modo, surge la paradoja que es Santiago en la actualidad; por un lado, se jacta de ser una de las metrópolis más estables económicamente de América Latina y, por el otro, aparece como una de las ciudades más segregadas y fragmentadas.

Es así como Santiago ha crecido a un ritmo vertiginoso, ha expandido su perímetro y sus habitantes se han desplazado hacia los bordes de la ciudad impulsados por las políticas de vivienda social, ayudados por un mercado inmobiliario pujante, así como guiados por la imagen del modo de vida periurbano, lo cual no deja de tener incidencia sobre los desplazamientos cotidianos y los modos de vida de las personas. Junto a ello, han aparecido los ‘artefactos de la globalización’: centros comerciales, amenidades urbanas, comercios e industrias que se han instalado en los márgenes de esta nueva ciudad, que han contribuido a la generación de nuevos núcleos urbanos y a la expansión de la mancha urbana. Asimismo, se han formado nuevos espacios bordes, los que podrían estar cambiando el patrón de localización residencial, acercando a los grupos más acomodados a comunas más pobres, situación que está lejos de significar una disminución de la segregación social.

Bajo este contexto aparece una ciudad de Santiago de Chile en la que predomina la fragmentación y la segregación social al mismo tiempo que surge un modelo territorial en el que prevalece la periurbanización, y se da una tendencia hacia la policentralidad, cuestiones que no dejarán de tener impacto en la vida de los habitantes de la ciudad.

CAPÍTULO 5

MOVILIDAD URBANA Y MODOS DE VIDA FRAGMENTADOS

Como explicaba en el capítulo anterior, la ciudad de Santiago de Chile ha experimentado en las últimas décadas cambios importantes en su morfología, asociados a la expansión urbana, al papel del mercado, a la acentuación de las migraciones intraurbanas, a la viabilidad urbana y al surgimiento de nuevas centralidades. Sin embargo, y como expondré en los capítulos que siguen, existen otros factores como la localización del mercado del trabajo, la marcada motorización de la población, las reestructuraciones en el transporte público y los cambios en los modos de vida, los que también han jugado un rol importante en toda esta dinámica, reestructurando las formas de habitar y la experiencia cotidiana de la ciudad.

1. MOVILIDAD URBANA Y TRANSPORTE, ¿MÁS DESIGULDADES?

1.1. Mercado de trabajo y encapsulamiento socioterritorial

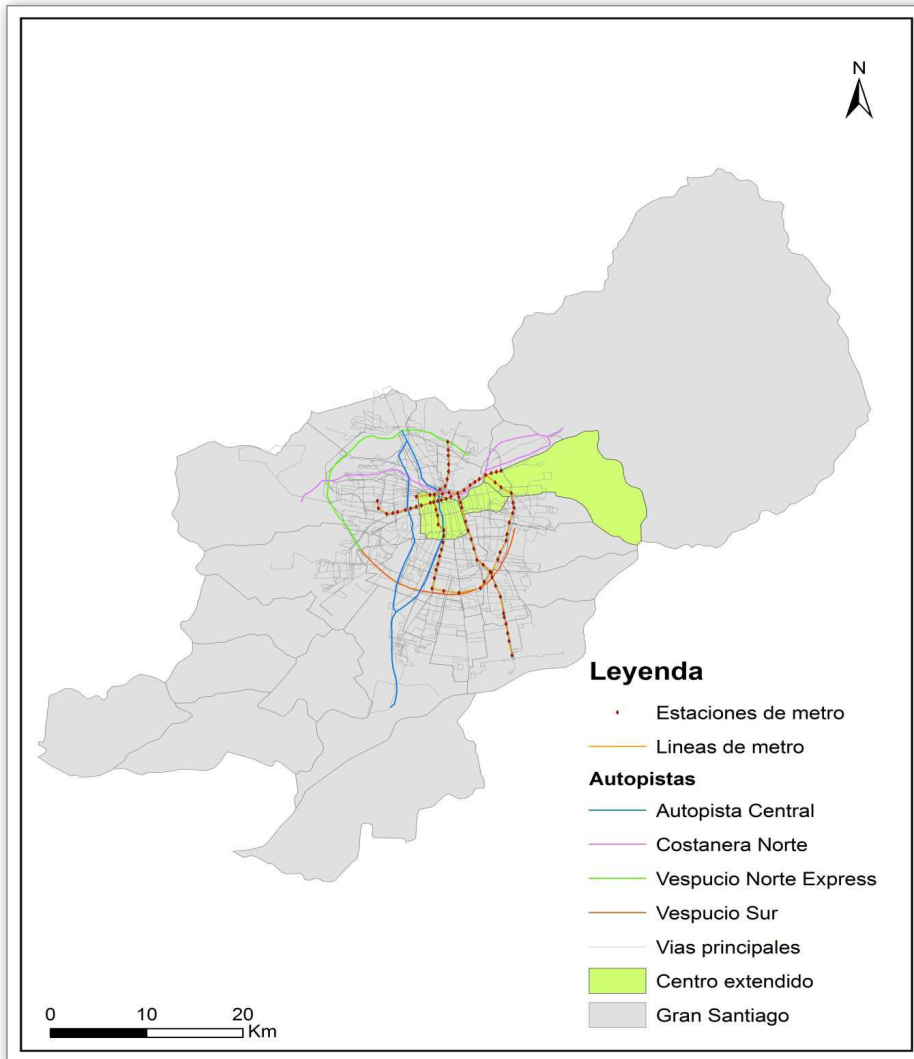
Actualmente es posible observar cambios importantes en la movilidad cotidiana de los habitantes de la ciudad de Santiago, asociados a nuevas localizaciones de los empleos, comercios y viviendas (Contreras y Figueroa, 2008). A juicio de Rodríguez Vignoli (2008), para poder comprender estos cambios se deben considerar factores como la localización de los grupos socioeconómicos y la ubicación de los empleos, pues es su interacción la que genera determinados patrones de movilidad.

Para el caso latinoamericano, la marcada desigualdad socioeconómica y el patrón de segregación socioespacial genera efectos de aglomeración de empleos de servicios y otras dinámicas en las zonas cercanas al hábitat de la 'élite'. La localización del mercado del trabajo tiene un carácter muy central, y Santiago funcionaría en forma de cuña desde el centro histórico hasta el oriente (Fuentes y Sierralta, 2004). En este sentido, las manzanas del área céntrica de la ciudad atraen gran parte de los desplazamientos de un día laboral en la ciudad (Sectra, 2001).

Según Escolano y Ortiz (2007), los dos centros, el centro histórico y el nuevo centro extendido (Providencia-Apoquindo), aún constituyen el núcleo comercial y económico por excelencia. Sin embargo, no se puede desconocer el fortalecimiento en los últimos años de núcleos económicos periféricos, lo que estaría dando cuenta también de una leve tendencia hacia el acercamiento entre residencias y servicios. A pesar de ello, todavía es posible observar

un desajuste territorial entre los lugares de trabajo y de residencia, lo que incide en el sentido de los flujos desde comunas pobres periféricas hasta el centro y el nicho de la élite, condicionando la vida de las personas y el funcionamiento de la ciudad. (Rodríguez Vignoli, 2008).

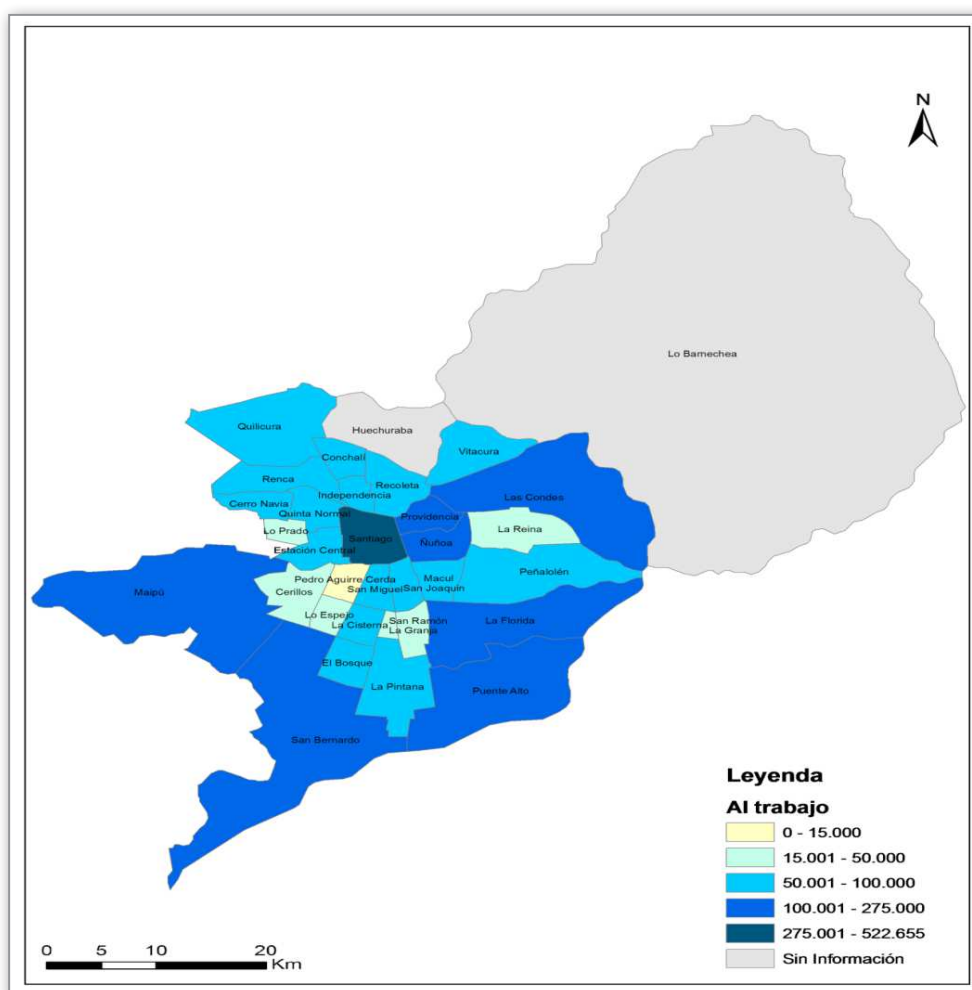
Figura N° 29: Centro y centro extendido. Lugar donde se concentran las principales actividades comerciales y económicas de la ciudad



Fuente: Elaboración propia basada en datos del Ministerio de Obras Públicas (MOP), cartografía digital del año 2010.

Tal como mencionaba en el capítulo anterior, se observa que los principales centros de trabajo de la ciudad se localizan en el área central, comuna de Santiago, la que es la principal fuente de atracción de viajes por este motivo. Luego, le siguen las comunas del centro extendido como Providencia y Las Condes. Sin embargo, se puede advertir también una concentración del mercado del trabajo en comunas conurbanas como Maipú y Puente Alto, además de otras comunas pericentrales como Ñuñoa y La Florida. Así se destaca en la distribución de viajes, el área central de la ciudad, el eje oriente, las comunas conurbadas y otras con carácter de subcentros (Contreras y Figueroa, 2008).

Figura N° 30: Desplazamientos al trabajo por comuna



Fuente: Elaboración propia basada en datos de la Sectra (2001).

1.2 El encapsulamiento de ricos y pobres. ¿Estrategia o restricción?

Como se observa en el mapa anterior, existe una importante concentración de empleos en la zona céntrica de la ciudad de Santiago y en el nicho histórico de la 'élite' que, combinada con la localización periférica de los pobres, produce largos desplazamientos en tiempos y distancias para estos últimos. Para Rodríguez Vignoli (2008), este desajuste entre residencia y empleo podría producirse no solo por la localización de las empresas y servicios al interior de la ciudad, sino que también por las decisiones y motivaciones individuales en materia residencial, las que estarían afectadas por los niveles de ingreso y por las políticas públicas tanto de vivienda social como de transporte y zonificación urbanas.

Una hipótesis que plantea Rodríguez Vignoli (2008), y que me parece muy interesante, es el hecho de que la movilidad cotidiana de los trabajadores no depende de ellos, sino que más bien de la localización de las empresas y servicios. En este sentido, los individuos solo podrían realizar un ajuste por medio de un cambio de residencia que les permite 'acercarse al trabajo'.

Desde esta perspectiva, y a juicio de este investigador, son los más ricos quienes tendrían más posibilidades de ser ‘no móviles’, pues encontrarían en su misma área de residencias o en las áreas más contiguas los servicios y las fuentes de trabajo. Sin embargo, se piensa que el encapsulamiento también puede ser de todos los grupos sociales y que los pobres también tendrían posibilidades de ser ‘no móviles’.

Por un lado, existe el ‘encapsulamiento de los ricos’, que si bien deben salir de su comuna para trabajar, lo hacen hacia zonas más bien cercanas y dentro de su nicho histórico. Y por el otro existe también lo que me atrevo a llamar el ‘encapsulamiento de los pobres’, quienes muchas veces se emplean en el sector informal de su propia comuna o trabajan en las comunas aledañas, pues a veces se torna difícil y costoso poder acceder a las zonas donde se encuentra el empleo.³⁷

En la Encuesta de Ocupación y Desocupación realizada por la Universidad de Chile en junio del 2009 en una de las comunas con más bajo ingreso de la ciudad, la comuna de La Pintana, se mostró que el principal destino de trabajo de los habitantes era la propia comuna y en segundo lugar la comuna de Santiago, y que solo en tercer lugar se encontraban las comunas del cono oriente, como Las Condes. Lo anterior vendría a desmitificar la idea de las periferias dormitorio.³⁸ No obstante, habría que revisar si estos patrones se repiten para otras comunas pobres de la periferia de Santiago.

Si bien aquí no se analizaron todas las determinantes de la movilidad cotidiana de los individuos, y este apartado solo se centró en el motivo trabajo, un análisis más fino de todos los motivos de la movilidad cotidiana pienso que permitiría comprender la socioespacialidad de las prácticas de los individuos, identificando para el caso de Santiago, un encapsulamiento de estas en determinados territorios.

³⁷ Para esta afirmación me he basado en el trabajo de campo realizado para esta tesis en la comuna de La Pintana y en los datos de la Encuesta Origen y Destino de Viajes (EOD) del año 2001 y 2006, así como en la Encuesta Ocupación y Desocupación realizada en la comuna de La Pintana en el año 2009.

³⁸ Al decir ‘periferias dormitorios’ se hace referencia a periferias donde sus habitantes se ven obligados a salir para trabajar y por lo tanto solo regresan a dormir. El caso de La Pintana estaría dando cuenta de que hay habitantes que también se ‘quedan’ en su propia comuna para trabajar,

Recuadro N° 2: Algunos datos. ¿Qué dice la Encuesta Origen y Destino de Viajes 2006?**¿Hacia una movilidad generalizada?**

En relación con los datos de movilidad cotidiana de las personas de la ciudad de Santiago, se observa en las últimas tres Encuestas Origen y Destino de viajes (EOD), realizadas en 1991, 2001 y 2006, que el número de vehículos por hogar ha aumentado en un 85% en los últimos 15 años. Además, que el aumento progresivo de la tasa de motorización en las últimas tres encuestas se contrapone a la tendencia de una disminución del tamaño del hogar. El total de viajes generados hoy día en el Gran Santiago en un día hábil normal supera los 17 millones de viajes, de los cuales casi un 40% son viajes motorizados (Sectra, 2006).

En cuanto a la participación modal, se observa también que los viajes en automóvil han aumentado en un 200% en los últimos diez años. Sin embargo, la tendencia a la disminución del transporte público se presenta muy poco marcada en el último período. Es interesante destacar también que si bien el uso del transporte público se ha mantenido, el metro y sus combinaciones han aumentado considerablemente entre 2001 y 2006 en casi un 60%, debido a la extensión en su cobertura en los últimos años.

A pesar de esto, se constata una tendencia a la estabilización de la participación del transporte privado y público en los viajes, al mismo tiempo que una estabilización de las tasas de viajes por hogar y por persona. En este sentido, se puede observar un aumento (o estabilidad) de la movilidad y por consiguiente del uso de todos los medios de transporte, incluidos aquellos no motorizados.

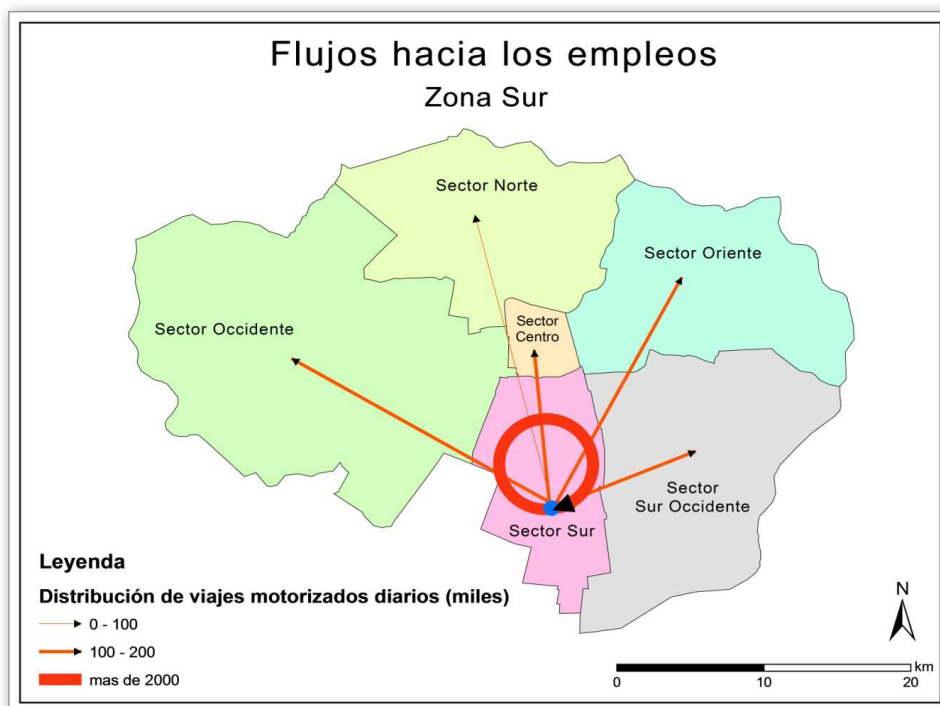
La utilización de los diferentes medios de transporte va en directa relación con el nivel de ingreso de los habitantes de Santiago. Es decir, el sector oriente exhibe la mayor utilización del automóvil mientras que el mayor uso del transporte público se verifica en las comunas del sector occidente y sur oriente.

Las comunas con mayor número de vehículos por hogar son Vitacura y Las Condes, ambas ubicadas en el sector oriente de la capital, mientras que las con menor número de vehículos son las comunas pobres de La Pintana, Lo Espejo, San Ramón, Cerro Navia y Renca (Sectra, 2006), datos que hablan de una relación estrecha entre automóvil privado y nivel de ingreso. La tasa de motorización de la ciudad de Santiago equivale a 0,49 vehículos por hogar y 141 vehículos por cada mil habitantes.

Si se consideran las tres comunas donde se localizan los terrenos de estudio de esta tesis, se puede observar que la caminata es el medio más utilizado por todos los habitantes, mientras que la participación del transporte privado es mayor en la comuna de Peñalolén, decreciendo en Estación Central y La Pintana, siendo esta última la que presenta índices de ingresos más bajos.

Finalmente, se observa que los sectores centro y oriente son los que mayor proporción de viajes atraen y generan con propósito trabajo o estudio, mientras que los sectores sur u occidente son comunas que generan viajes (ver figuras n° 31, 32 y 33).

Figura N° 31: Flujos hacia los empleos. Zona Sur (zona donde se concentra la población de escasos recursos)



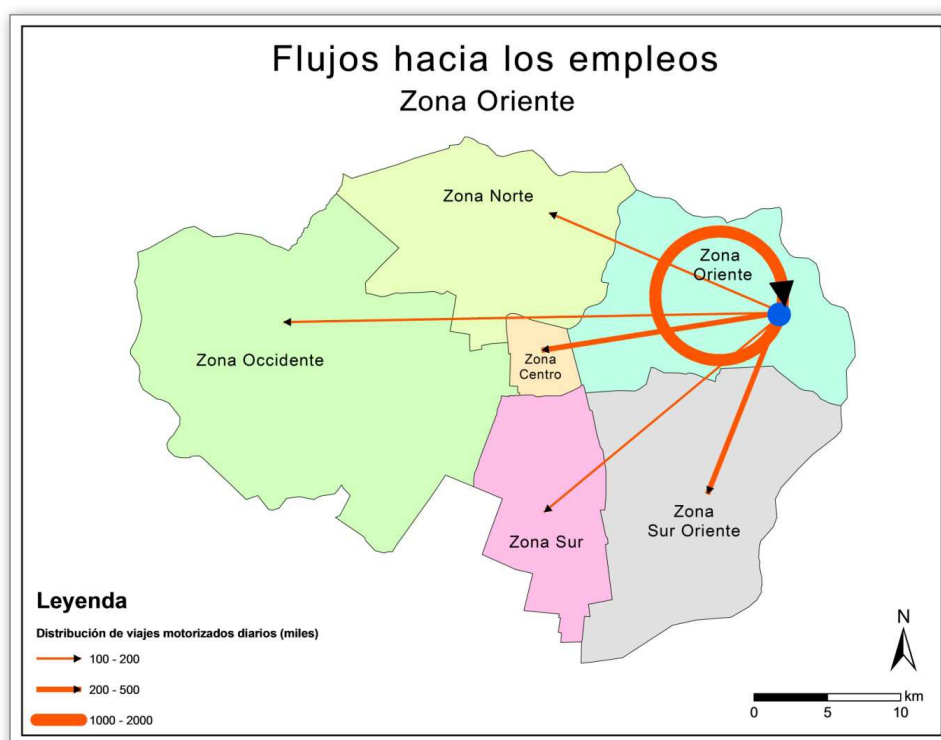
Fuente: Elaboración propia basada en datos de Encuesta Origen y Destino de Viajes (Sectra,2006).

Figura N° 32: Flujos hacia los empleos. Zona Centro de la ciudad



Fuente: Elaboración propia basada en Encuesta Origen y destino de viajes, (Sectra, 2006).

Figura N° 33: Flujos hacia los empleos. Zona Oriente (zona acomodada de la ciudad)



Fuente: Elaboración propia basada en datos de Encuesta Origen y Destino de Viajes (Sectra, 2006).

Tabla N° 5: Distribución de viajes por modo motorizado agregado y propósito agregado

Modo	Al Trabajo	Al Estudio	Otros	Total
Transporte privado	1.356.783	396.824	2.011.980	3.765.587
Transporte público	2.257.169	1.131.655	2.259.519	5.648.343
Otros	333.500	573.353	124.879	1.031.731
Total	3.947.452	2.101.831	4.396.378	10.445.661

Fuente: Encuesta Origen y Destino de Viajes (Sectra, 2006).

Tabla N° 6: Viajes diarios por persona (1977, 1991, 2001)

Año	Viajes por persona
1977	1,04
1991	1,69
2001	2,39

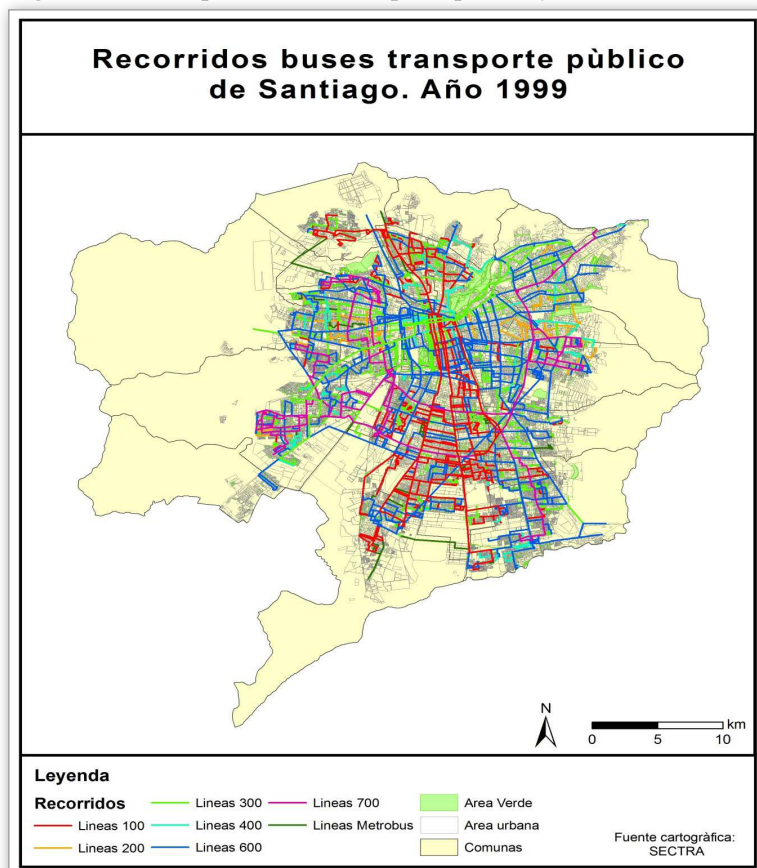
Fuente. Encuesta Origen y Destino de Viajes, (Sectra, 2001).

1.3 La modernización del transporte y la llegada del Transantiago. Entre gobernabilidad, institucionalidad y habitantes

Otro de los elementos que me llama la atención al analizar la movilidad de la ciudad de Santiago es su sistema de transporte. De hecho, antes de que se implementara el actual sistema de transporte, el Transantiago, la ciudad contaba con una flota de ocho mil microbuses pintados de amarillo, una gran cobertura geográfica (era posible atravesar toda la ciudad en un mismo bus), una alta accesibilidad (la mayoría de los usuarios contaba con paradas de buses a la salida de sus casas) y buenas frecuencias. Sin embargo, se trataba de un sistema muy atomizado y desregulado en el que predominaba la guerra por los pasajeros, lo que provocaba bastante caos y desorden en las calles.

En la década de 1990 y con el retorno a la democracia, se comenzó a regularizar el transporte de la ciudad de Santiago a partir de la recuperación del rol de Estado, de una identificación más clara del aporte del mercado y de sus fallas. En este sentido, se produce un cuadro normativo y legal en el que se introducen prácticas de licitación de rutas basadas en la autoridad del Estado para limitar el flujo por las vías que presentaban externalidades negativas (Figueroa y Orellana, 2007). En este contexto surge, a comienzos del año 2007, justo cuando yo comenzaba esta investigación, el nuevo sistema de transporte público para la ciudad de Santiago de Chile: 'Transantiago', el cual era uno de los programas del PTUS (Plan de Transporte Urbano de Santiago) que había comenzado a gestarse ya en el año 2000.

Figura N° 34: Mapa de red de transporte público y su cobertura (1999)



Fuente: Elaboración propia basada en datos SECTRA (1999).

El discurso que sustentaba esta reforma planteaba construir una ‘nueva forma de movilizarse’, que pretendía ser, ‘más segura, oportuna, informada, rápida, que se sustentaría financiera, social y ambientalmente, contribuyendo además a generar un arraigo e identidad territorial y un aporte a la descontaminación de la ciudad’ (Etcheberry, 2004).

En términos concretos, los planificadores e ideólogos de la reforma pretendían, en un marco de diez años, cambiar el escenario vial de la ciudad, proponiendo la existencia de dos tipos de unidades de transporte: las redes principales (llamadas troncales), que prácticamente cruzarían Santiago desde diferentes puntos, y aquellas más pequeñas, denominadas alimentadores, las que resultarían complementarias a las anteriores, estableciendo recorridos acotados que convergerían en estas. Junto con lo anterior, se pretendía efectuar cambios en la infraestructura, no solo de los autobuses, sino en las mismas dependencias relacionadas con el transporte público, terminales de buses, estaciones de trasbordo, etc.

Se planteaba además, que las nuevas estrategias de pago y conexión entre unidades troncales y áreas alimentadoras significarían un cambio importante en los patrones de movilidad de los usuarios, lo cual permitiría optimizar el tiempo invertido en las distancias recorridas, favoreciendo en último término una eficaz intercomunicación urbana.

Sin embargo, y si bien estos aspectos aparecían en el discurso como muy prometedores, la reforma no solo fue presentada como la solución frente a los problemas de los microbuses, sino que también fue uno de los medios para convertir a Santiago en una ciudad de clase mundial, moderna y competitiva a nivel internacional (Maillet, 2008). De este modo, el discurso que portaba este cambio estigmatizaba el carácter caótico de los microbuses amarillos, indignos de una nación que aspiraba a ser parte de los países en desarrollo. En este sentido parecía ser que la reforma estaba más orientada por la imagen de ciudad que se quería proyectar al exterior que por mejorar la ‘calidad’ de los viajes de las personas. Lo anterior se desprende de las palabras de Aldo Signorelli, coordinador del Transantiago: “Nuestro sistema de transporte debe tratar de ser mejor que cualquier otro país, para lograr que Santiago llegue a ser una ciudad de clase mundial”,³⁹

Según Maillet (2008), el ‘erradicar’ las micros amarillas no solo se relacionaba con querer ofrecer una ‘linda’ cara de Santiago a los extranjeros, sino que también tenía un objetivo económico importante. En este sentido, era el Estado, a través de Transantiago, el que estaba creando las condiciones para que los actores privados se desarrollaran cada vez más fuerte en las actividades del sector público. De esta manera, la ciudad pasa a ser ‘cosificada’, tiene un uso funcional que se relaciona con promover los logros económicos del país.

Asimismo, López e Hinojosa (2009) explican que el proyecto planteaba una relación entre el Estado y los ciudadanos, caracterizada por la idea de que estos últimos son individuos

³⁹ Ver Maillet (2008). “Héctor Moya recargado: el rostro de Su-Bus S.A.”, 05/07/03, *La Nación*.

abstractos, es decir, sin existencia material. En este sentido, estos autores sugieren que los planificadores del Transantiago (TS) crearon el proyecto sin tomar en cuenta la corporalidad de los usuarios del transporte público. Es posible plantear que las políticas neoliberales de las últimas décadas han creado un ciudadano pasivo, sin injerencia en las decisiones, las que son resultado exclusivo de un análisis técnico y racional. En esta línea, los usuarios del TS nunca fueron consultados, o muy poco, por lo que no se tomaron en cuenta su realidad, experiencia y percepciones frente a un sistema como el transporte público.

Así, se reconocen para Santiago actores diferenciados del transporte. Por una parte, aquellos que se desplazan en auto, y por el otro, los usuarios del transporte público. Lo anterior está sin duda en directa relación con la segmentación socioeconómica de la sociedad chilena. En este sentido, podría pensarse que el TS fue un sistema pensado para los habitantes de ingresos medios y bajos de la sociedad y no como un transporte de primera clase para todos los habitantes (López e Hinojosa, 2009).

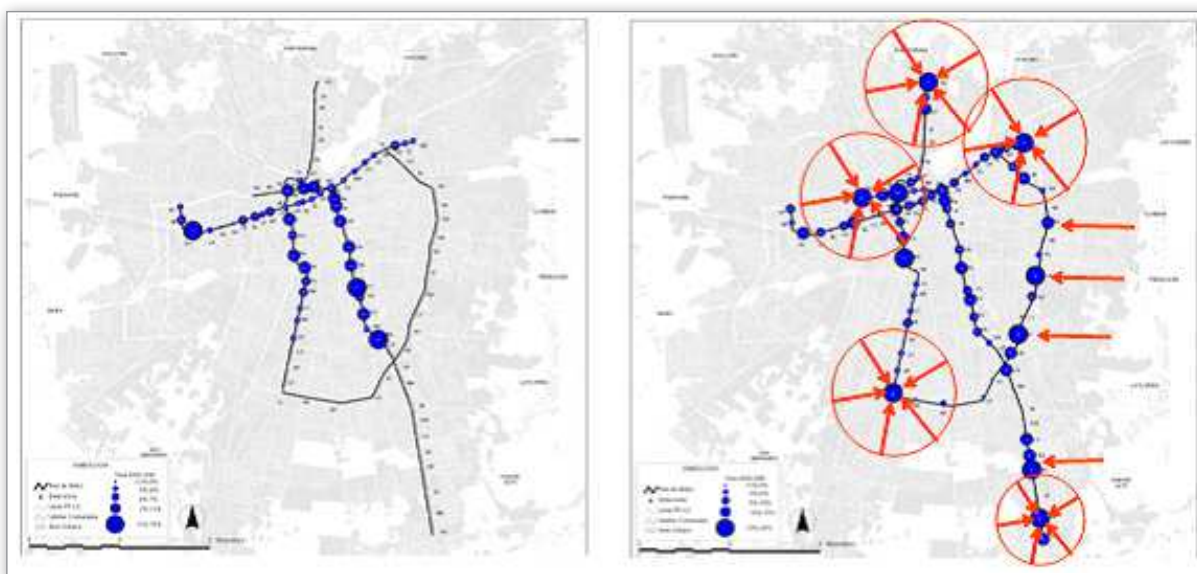
En palabras de Trumper (2005):

la dominación del automóvil es relativa y fuertemente influenciada por la clase social. Por una parte los planificadores y empresarios ven en el sistema de micros una constante para las clases dominadas. Pero por otra, el automóvil es central en la constante expansión y suburbanización de la ciudad [...]. Además, a nivel político, la cultura del neoliberalismo, modernizante busca crear *ciborgs*, políticamente anulados y fuertes consumidores de las carreteras [...], la frase que se encuentra en carteles gigantes en todas las carreteras “acercando a la gente” no es sino otro de los despliegues que cubren el propósito real de las políticas neoliberales. (2005: p.71)

Sin embargo, y cuando el proyecto de TS fue puesto en marcha, hubo bastantes problemas. Por un lado, los trayectos seguían siendo los mismos, los terminales, los paraderos y las vías segregadas no estaban del todo terminadas, el sistema de pago no había cambiado (todavía estaba bajo la influencia de los empresarios de buses); y por el otro, los usuarios no conocían ni entendían los nuevos recorridos, entre otros muchos aspectos.

En los primeros meses de su funcionamiento se dio una serie de disfuncionalidades que afectaron a los habitantes de la ciudad. La gran mayoría de ellos no estaban informados de las nuevas rutas del transporte, produciéndose además un colapso de ciertas zonas a nivel de servicios y frecuencias. La imagen más habitual del cambio fueron las largas filas de espera que se generaban en las estaciones más importantes, al mismo tiempo que la frecuencia y la cobertura de buses no era respetada. Junto a esto, *el metro* se desbordó por la gran cantidad de gente que comenzó a utilizarlo (el sistema de trenes subterráneos era visto como el único medio de transporte que funcionaba bien).

Figura N° 35: Promedio de acceso al metro antes y después del Transantiago



Fuente: Figueroa y Rodríguez (2013), basado en datos de SEREX-Universidad Católica de Chile (2009).

Dado la situación antes descrita, fue bastante común la idealización del sistema anterior⁴⁰ de ‘micros amarillos’, concluyendo que finalmente era ‘mejor’ que el TS. Los habitantes calificaban de inferior la frecuencia de buses en relación con el sistema antiguo de transporte: era mucho más lento, los buses no partían con las puertas abiertas y contaban con pocos asientos al interior del bus.

Otros de los problemas que se plantea con la puesta en marcha del TS y que está en el corazón de esta problemática, es la institucionalidad y gobernabilidad del transporte. En este sentido, al optar en la ciudad de Santiago de Chile por concentrar la autoridad de la gestión y de la implementación del nuevo sistema de transporte en los ministerios nacionales no dándole participación a las autoridades regionales y locales involucradas territorialmente, se hizo del TS un sistema de transporte que operaba con una gobernabilidad muy contraria a lo que mostraban las experiencias internacionales exitosas. El TS se construyó sobre la base de tres principios que se interrelacionaban: intersectorialidad, interterritorialidad y una gestión público-privada, lo que impidió la puesta en marcha de un modelo de gobernabilidad estatal, sectorial y centralizado (Figueroa y Orellana, 2007).

De este modo, y a juicio de Figueroa y Orellana (2007), es muy necesario que en la ciudad de Santiago de Chile exista una única autoridad de transporte. De hecho, las debilidades que presenta el TS en cuanto a institucionalidad y también en cuanto a atribuciones y servicios limitan la gobernabilidad del sistema. A lo cual se le suma, según estos investigadores, carencias en infraestructura vial y estaciones para buses, la falta de una política de subsidios permanente, así como la incapacidad de gestión de los operadores, la

⁴⁰ Ver resultados en tercera parte.

persistencia de algunas lógicas de desregulación y la baja inversión del Estado, sobre todo en los primeros meses de su funcionamiento.

El TS se constituyó entonces en una gran reforma que vino a movilizar una serie de cambios a nivel de todos los actores sociales. Así, y debido a la amplitud de esta transformación, el público afectado resultó ser la ciudad en su totalidad. El sistema de transporte pasó a ser entonces un problema que tuvo y tiene no solo connotaciones a nivel de la gobernanza y la institucionalidad, sino que por sobre todo una connotación importante en la experiencia territorial de los individuos. De hecho, me atrevo a decir que en la ciudad de Santiago de Chile las políticas y decisiones urbanas no solo en transporte, sino que también en vivienda y urbanismo, se han tomado sin considerar las reales necesidades de las comunidades regionales y locales, sin tomar en cuenta a quienes habitan la ciudad día a día.

Figura N° 36: Mapa de recorridos del Transantiago 2011



Fuente: www.transantiago.cl

2. MODOS DE VIDA: SU CONSTRUCCIÓN DESDE LA SEGREGACIÓN SOCIOTERRITORIAL

[C]ada quien tiende a construir individualmente su modo de vida, tomando elementos de un repertorio que comparte con otros numerosos individuos, pero con un grado tal de variabilidad que nadie utiliza exactamente el mismo modelo.

LA METRÓPOLI DE LOS INDIVIDUOS, A. BOURDIN

Como explicaba en las páginas anteriores, Santiago de Chile ha experimentado una serie de cambios en su estructura y morfología urbana, transformaciones que no han dejado de tener efectos sobre los modos de vida de las personas. Así, una lectura de los modos de vida que tienen lugar en la ciudad de Santiago es muy relevante para poder comprender las transformaciones antes referidas.

Retomo aquí las ideas de Bourdin (2007: p.9), quien plantea la necesidad de romper con el dualismo que separa “lo material de lo simbólico, lo concreto de lo abstracto de la dinámica urbana”. Surge entonces la necesidad de hacer un análisis de la interacción entre las experiencias individuales y la ciudad.

A continuación presentaré algunas de las características de los modos de vida que se desarrollan en la ciudad de Santiago, las que me permitirán abordar de mejor manera la tercera parte de la tesis, aquella de las experiencias individuales de los sujetos entrevistados, teniendo como premisa la idea de la construcción autónoma de la vida cotidiana.

2.1 ¿Construyendo desigualdades?

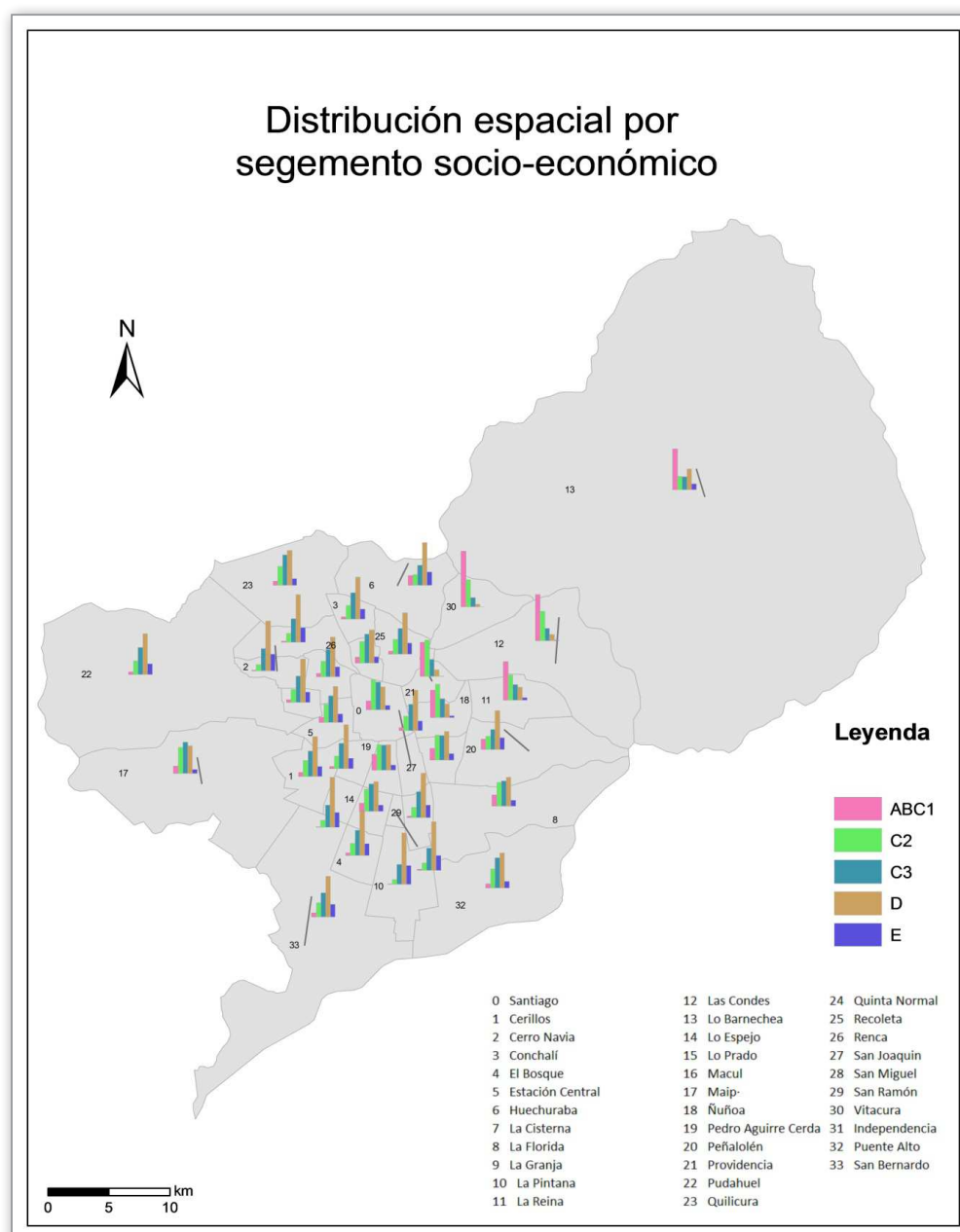
Las periferias metropolitanas, y sobre todo las latinoamericanas, se caracterizan en su mayoría por un espacio fragmentado donde se leen claramente procesos de polarización de una sociedad estratificada en virtud de sus condiciones socioeconómicas de propiedad y de acceso a los recursos que ofrece la ciudad (Gámez, 2006).

Se observa entonces que son las migraciones intraurbanas, el auge de un sector inmobiliario que sigue la lógica del mercado, los cambios en los modos de vida, así como el estigma de determinadas zonas, fenómenos que refuerzan la segregación socioterritorial y construyen las diferentes formas de habitar la ciudad.

Junto a ello, y tal como lo había expuesto anteriormente, el masivo uso del automóvil privado y la construcción de infraestructuras para la movilidad constituyen elementos relevantes a la hora de analizar este proceso.

Como muestro en el mapa siguiente (Figura N° 37), los grupos más acomodados de la ciudad se han localizado históricamente en las llamadas ‘comunidades del cono oriente’, mientras que los más pobres se ubican en las áreas sur, norte y sur-poniente de la ciudad, dando lugar a una marcada segregación y fragmentación socioespacial.

Figura N° 37: Distribución espacial por segmento socioeconómico⁴¹

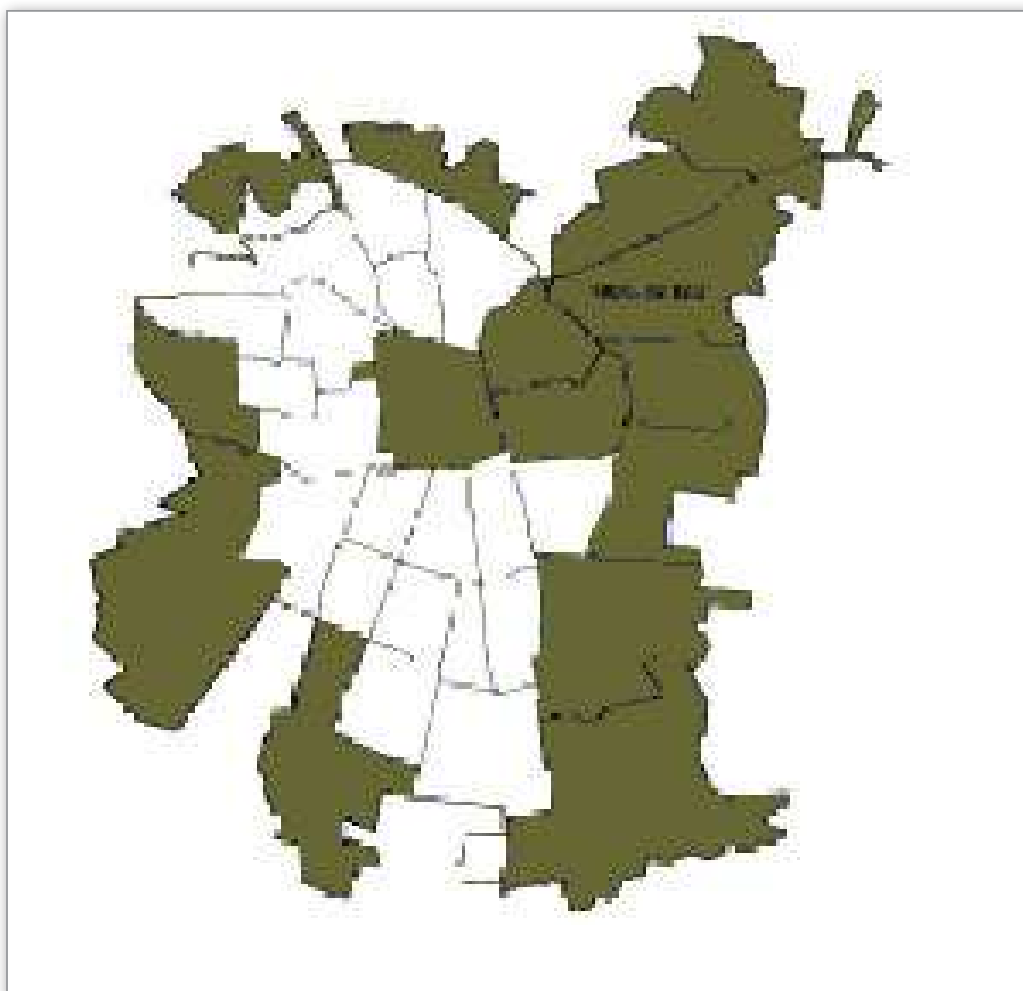


Fuente: Elaboración propia basada en OCUC (2010).

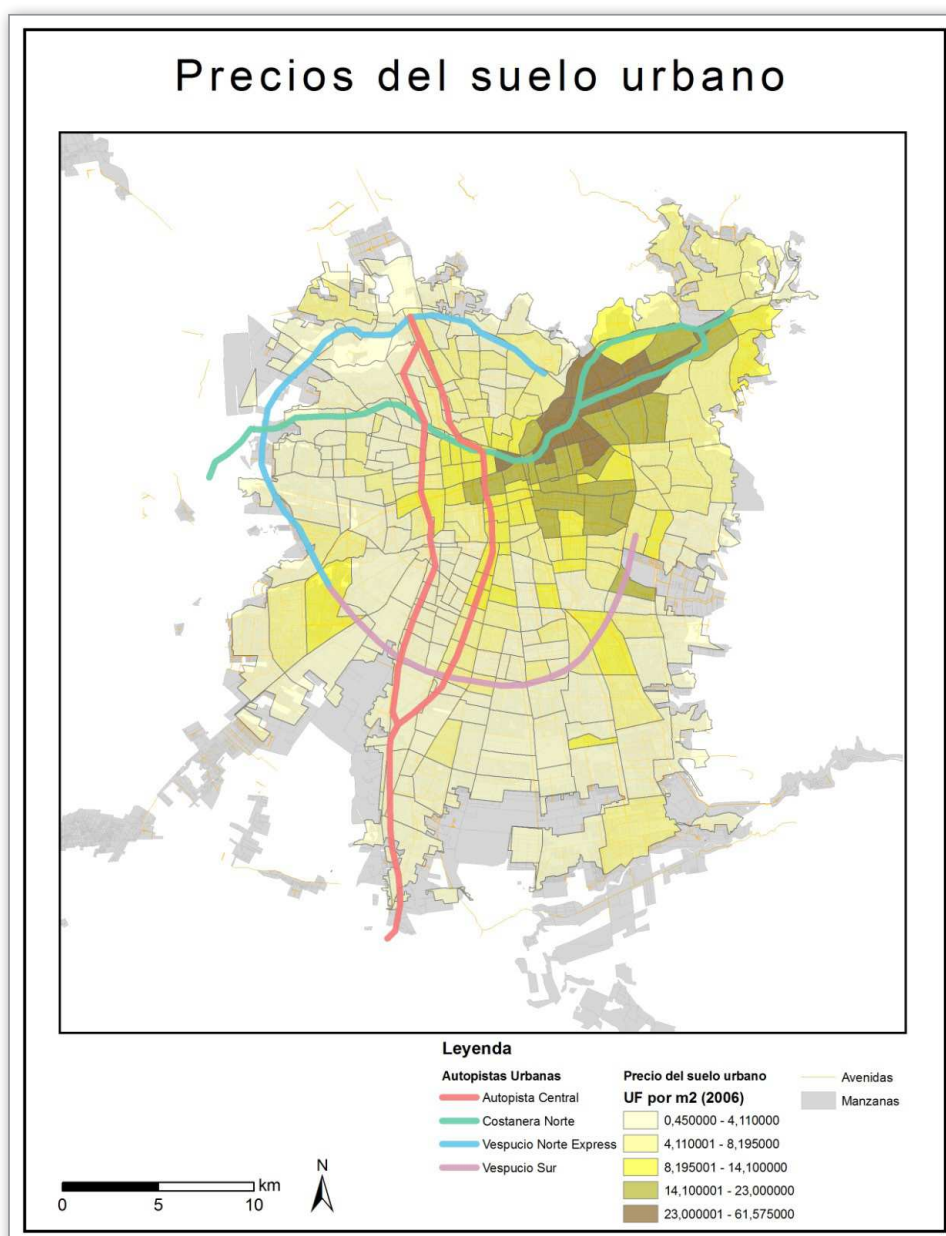
⁴¹ ABC1 representa al grupo de mayores recursos; C2 y C3, a la clase media; D, a los sectores de bajos recursos; y E agrupa a los pobres. El grupo ABC1 representa el 10 % de la población, el C2 el 20%, el C3 el 25 %, el D el 35 % y el E el 10 % aproximadamente.

Otro elemento que indica bastante bien la desigualdad y la fragmentación presente en la ciudad, es la localización de los proyectos inmobiliarios. En la década de 1990 casi la mitad de los metros cuadrados aprobados correspondía a cuatro comunas, y el 90% solo a 15 de las 34 comunas. En este sentido, se puede observar cómo el 90% de la superficie de edificación está localizada en el centro y la periferia más acomodada de la ciudad (Rodríguez y Winchester, 2001).

Figura N° 38: Localización del 90% de la superficie de proyectos aprobados entre 1990 y 1996



Fuente: Rodríguez y Winchester (2001).

Figura N° 39: Distribución de los precios del suelo en la ciudad de Santiago⁴²

Fuente: Elaboración propia basada en datos del OCUC (2010).

Sin embargo, es en los precios del suelo (Figura N° 39) y en los tamaños de las viviendas aprobadas donde se pueden notar las mayores diferencias. Así, hay una notoria diferencia entre los 200 metros promedio aprobados en las viviendas del nororiente de la ciudad y los 40 y 50 metros de las viviendas de la periferia pobre del poniente y sur (Rodríguez y Winchester, 2001). En términos de la calidad de los servicios de infraestructura básica y de servicios, se experimentan también condiciones desiguales (Rodríguez y Winchester, 2001), siendo los más afectados los grupos que habitan la periferia pobre de la ciudad.

⁴² 1 UF equivale aproximadamente a US\$ 42.

Es posible observar entonces una clara diferenciación en las áreas de la ciudad, las que se asocian a determinadas categorías sociales y tipos de vivienda. Las encuestas Casen (Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional) de las últimas décadas muestran cómo en Santiago de Chile se ha ido estableciendo una distribución territorial de la población por comunas según nivel de ingresos, siendo las comunas más ricas las comunas que corresponden al cono oriente de la ciudad (Providencia, Las Condes y Vitacura) y las comunas más pobres (La Pintana, Huechuraba, Renca y otras zonas), tal como se observa en la siguiente tabla.

Tabla N° 7: Nivel socioeconómico y distribución comunal

Nivel socio-económico	Nivel alto.	Nivel medio alto.	Nivel medio bajo.	Nivel bajo.
Localización de la vivienda por comuna	Lo Barnechea, Las Condes, Peñalolén, Vitacura, Huechuraba. La Reina.	Peñalolén, Puente Alto, La Florida, Las Condes, Huechuraba, Lo Barnechea.	Maipú, Puente Alto, Quilicura, Pudahuel, Cerrillos, La Florida, Estación Central, San Bernardo, Huechuraba, Peñalolén.	Maipú, Puente Alto, Quilicura, Pudahuel, San Bernardo, Cerrillos, Huechuraba, Padre Hurtado, Renca.

Fuente: Ducci (2002).

Figuras N° 40, 41 y 42: Viviendas de bajos ingresos, La Pintana



Fuente: Lazo (2011).

Figuras N° 43 y 44: Proyectos inmobiliarios de clase alta, Santiago de Chile



Fuente: <http://www.elinmobiliario.cl/> (2011).

A partir de todo lo anterior me parece necesario hablar de la existencia de una relación estrecha entre localización residencial y movilidad cotidiana (primera parte cf. 2.3). En este sentido, se observa por un lado una segregación importante de los grupos más pobres en los extremos de la ciudad, acentuado por la política de vivienda social, que tiene sin duda un correlato en su movilidad y por ende en los desplazamientos hacia el empleo, la ciudad y sus servicios. Por otra parte, es posible encontrar a las clases más altas que, impulsadas por el automóvil privado, la infraestructura vial y el mercado inmobiliario, tienen una movilidad residencial y cotidiana más autónoma que contribuye a la expansión de la ciudad, fragmentándola aún más.

2.2 ¿Cómo caracterizar las formas de habitar en una ciudad en constante cambio?

Como he intentado mostrar a lo largo de estas páginas, la movilidad se ha transformado en un fenómeno que no solo ha afectado la morfología de la ciudad, sino que también a las formas de habitar que en ella se dan. Varios autores (Gámez, 2006; Kaufmann, 1999; Jaillet, Rougé y Thouzellier, 2004) han clasificado estas ‘maneras’ en relación con una movilidad específica, lo que viene a dar cuenta de su dimensión espacializada. Esta dimensión estará en relación con componentes como las elecciones y restricciones ligadas a la localización y la movilidad residencial; con las elecciones y restricciones ligadas a actividades; con la forma de inserción social por contigüidad o por conectividad y con los equipamientos de los hogares en materia de medios de transporte y comunicaciones (Kaufmann, 1999).

En el caso de la ciudad de Santiago de Chile se ha visto que existe una diversidad de formas de habitar posibles de ser caracterizadas (Gámez, 2006), sin embargo, nombraré tres tendencias que, si bien no son las únicas, me parecen son las más representativas de los modos de vida de la metrópoli y su relación con un tipo de movilidad.

La primera de estas tendencias la he llamado ‘*modo de vida suburbano*’ y se caracteriza por corresponder a un grupo que ‘elige’ su modo de vida y tiene mayor libertad. Una clase media y alta que se define por su capacidad de consumo, por la búsqueda de estilos de vida distintos y porque muestra un fuerte repliegue sobre el espacio privado (Márquez y Pérez, s/f). Se trata de los grupos que han venido ocupando los espacios mejores dotados (en infraestructura, servicios, amenidades, etc.) de la ciudad. Asimismo, se trata de un grupo que es muy dependiente del transporte privado y de las tecnologías de la información para desplazarse.

La segunda tendencia la denomino ‘*modo de vida de la pobreza o marginal*’, y se asocia a una forma de sobrevivencia en que la ‘elección’ de un lugar para vivir depende de las políticas del Estado y, por lo tanto, tiene más restricciones que libertades. Este grupo se caracteriza por localizarse en las zonas periféricas y mal servidas de la ciudad, así como por ser dependiente del transporte público para sus desplazamientos.

Finalmente, existe una tercera tendencia que corresponde al ‘*modo de vida ciudadano o central*’. Se trata de un grupo que privilegia la centralidad y los beneficios asociados (oferta cultural, amenidades urbanas, accesibilidad, etc.), por lo que ha venido a instalarse a las áreas más céntricas de la ciudad. Asimismo, es un grupo que se caracteriza por tener una movilidad que ocupa los medios de transporte disponibles a proximidad, la caminata y el transporte público.

2.3 Las clases altas y la huida suburbana

En el caso de los grupos más acomodados de la ciudad de Santiago de Chile, se observa que estos

estuvieron ubicados hasta principios del siglo XX en el centro de la ciudad y posteriormente se desplazaron hacia la zona oriente, sector que hoy se conoce como el ‘barrio alto’ o ‘cono oriente’ y que corresponde a las comunas de Providencia, Las Condes y Vitacura. Sin embargo, es durante los años ochenta y con mayor fuerza durante los años noventa, que se produce un importante cambio en el patrón de localización de estos grupos.

Entonces, y tal como presentaba en el apartado de más arriba (cf 2.2) sobre las migraciones intraurbanas, estos grupos se desplazaron hacia nuevos sectores suburbanos y periurbanos de la ciudad ubicándose en comunas como La Reina, Peñalolén, Huechuraba, Colina y Lo Barnechea (Pérez y Roumeau, 2009).

Se puede observar también que no son solo las áreas periurbanas cercanas a la ciudad las que crecen, sino que también nuevas zonas de la periferia difusa. Tal como lo explican Greene y Soler (2004), nace una ciudad informal dispersa totalmente, desligada de los instrumentos de planificación urbana de la ciudad, que se asemeja muchas veces a la ciudad informal de los pobres. Un ejemplo de lo anterior son las llamadas ‘parcelas de agrado’, generadas por medio del decreto de ley 3.516 que permitía la subdivisión de cualquier terreno de hasta cinco mil metros cuadrados previa autorización del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG).

De este modo, si se quería pasar de un uso de suelo agrícola a uno residencial no se requería la autorización del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, por lo que cualquier predio podía ser convertido en urbano. Esta medida permitió que familias de clase media-alta adquirieran un gran terreno a bajo costo. Sin embargo, estas ‘nuevas urbanizaciones’ muchas veces no contaban con servicios como escuelas, comercios o fuentes de empleos a proximidad, lo cual generó una demanda por estos servicios, así como por accesibilidad hacia la ciudad tradicional y, por lo tanto, una dependencia cada vez mayor del automóvil privado.

La elección residencial de los grupos de mayores ingresos puede ser explicada como un mecanismo de distinción de clase, desde dentro y hacia fuera, en el que las motivaciones simbólicas y culturales toman relevancia a la hora de elegir el lugar donde vivir. Al mismo tiempo, los procesos socioculturales y económicos ocurridos en Chile a partir de los años noventa podrían explicar algo del comportamiento socioespacial de las clases más acomodadas (Pérez y Roumeau, 2009).

Lo anterior, puede ser observado a través del proceso de individualización, de un importante consumo y de un fuerte repliegue hacia el interior, junto a un sentimiento de amenaza e inseguridad. En este sentido, estos grupos van a refugiarse en el ámbito privado, en la idea de vivir en una comunidad de iguales, del medio ambiente, de la seguridad.

Pérez y Roumeau (2009) distinguen cuatro patrones en la localización residencial de las

clases más acomodadas. El primero se trata de un grupo más estable y que se mantiene en el tradicional barrio alto. El segundo patrón refiere a aquellos individuos que llegan a recolonizar barrios de alto valor cultural en el centro de la ciudad, los llamados ‘gentrificadores’. El tercer patrón se trataría de los que se trasladan a zonas cordilleranas, más rurales y en contacto con la naturaleza, en el llamado ‘nuevo barrio alto’. Y el cuarto alude a los individuos que se trasladan a zonas muy alejadas de la ciudad, más allá de la periferia, anexando entonces nuevas áreas a la ciudad total.

Sin embargo y como expliqué anteriormente, se han ido experimentando cambios en el patrón de segregación de la ciudad (Sabatini, 1999), que ha dificultado en la actualidad hacer una distinción entre comunas solo ‘de ricos’ y comunas ‘de pobres’. Tal como se analizaba en el capítulo 4, muchos de los grupos más acomodados, buscando estilos de vida más acorde a sus ideales, al mismo tiempo que soluciones más baratas, se refugiaron en barrios que tradicionalmente eran zonas solo de poblaciones de bajos ingresos, cambiando con esto lentamente el patrón de segregación tradicional.

Así, me encuentro con que el paisaje urbano se modifica otra vez y la segregación se produce ahora a microescala abriendo “una nueva perspectiva de abordaje para el problema de la segregación urbana y por cierto, de la construcción de una identidad nacional” (Márquez, 2003: p.1).

El análisis de las formas de habitar de los grupos que pueblan la ciudad de Santiago de Chile no puede desconsiderar un sinnúmero de otros factores tales como: la capacidad de elección, el margen de maniobra, las estrategias individuales, los valores, las percepciones del espacio, el arraigo, en fin, todo aquello que implica la esfera de la experiencia cotidiana. Experiencias que van necesariamente a incidir en las prácticas de movilidad de los individuos, tal como se verá en la tercera parte de esta investigación.

Rodríguez Vignoli (2008) explica, tal como planteaba en el capítulo anterior, que parece no existir una motivación laboral para las migraciones intrametropolitanas, por lo que a partir de un cambio de residencia las personas no buscaron necesariamente ‘acercarse a su lugar de trabajo’, sino probablemente satisfacer otras dimensiones como: espacio, comodidad, seguridad, estatus, etc., lo cual resulta de extrema relevancia para los análisis sobre las formas de habitar y las movilidades de los individuos.

2.4 La expulsión de los más pobres hacia los márgenes. Las políticas de vivienda social

En el otro extremo de la configuración de la ciudad de Santiago están los más pobres, quienes también han hecho suyas las zonas más periféricas de la urbe, esta vez ayudados por las políticas de vivienda social que los han expulsado hacia estas áreas.

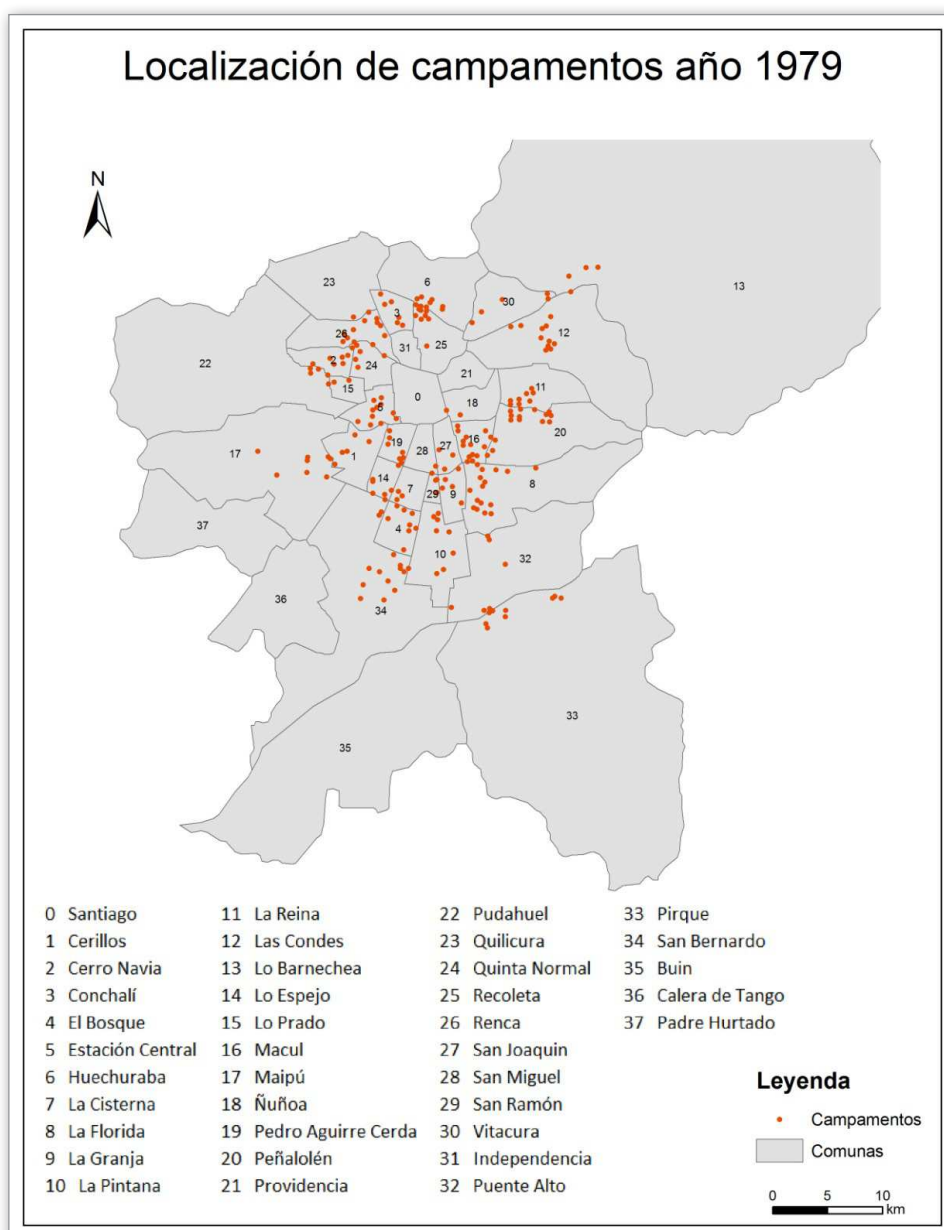
Si se hace un recorrido histórico es en 1965 cuando se crea el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu), el cual tuvo a su cargo la política habitacional del país. En esta época, la demanda por vivienda tuvo un auge tan importante debido a las migraciones campo-ciudad que provocó que se otorgaran más ‘soluciones habitacionales’ que viviendas completas.

En estos años la llamada ‘operación sitio’, estrategia de autoconstrucción para hacer frente al problema habitacional, tuvo fuertes repercusiones en la morfología de la ciudad. Durante 1965-1970 se entregaron alrededor de 71 mil soluciones del tipo ‘operación sitio’ en todo el país. Sin embargo, gran parte de estas soluciones se encontraban en áreas periféricas de la urbe y que además luego de ser entregadas dejaba a los habitantes en un total desamparo para poder seguir construyendo su vivienda.

En la década de 1970 y debido a los cambios políticos de la época, se reformularon las políticas de vivienda. En este sentido, se planteó que la vivienda era un derecho y que por lo tanto no podía ser objeto de lucro. De esta manera la vivienda pasaba a ser en el discurso una de las prioridades del gobierno.

En una primera instancia fueron los propios individuos quienes trataron de paliar el déficit de vivienda que llegaba a más de 600 mil unidades a partir de las llamadas ‘tomas de terreno’, las que se constituían en ocupaciones ilegales con un fuerte carácter político. Estas ocupaciones se conocieron también con el nombre de ‘campamentos’.

Figura N° 45: Distribución de los campamentos en Santiago (1979)



Fuente: Elaboración propia basado en Gurovich (1989)..

Sin embargo, se observa que los campamentos existentes van a seguir el patrón de localización de las viviendas sociales, dando forma a extensas áreas de la ciudad donde se mezclan estos dos tipos de habitación, transformándose en áreas pobres socialmente homogéneas.

Como planteaba en párrafos anteriores, los cambios sufridos en el modelo económico del país a partir de la dictadura militar provocaron que el desarrollo urbano quedara bajo las manos del mercado. En este sentido, se originaron grandes cambios en el límite urbano de las áreas metropolitanas de Chile. En el caso de Santiago, la ciudad llegó a definir un área urbanizable de 60 mil hectáreas que duplicaba la superficie que se tenía hasta finales de los años setenta.

En efecto, la política de desarrollo urbano (1979) impulsada por el gobierno militar lejos de bajar los precios del suelo, debido a una mayor disponibilidad de este, lo que hizo fue subir su valor debido a los procesos especulativos que se generaron en torno al suelo liberalizado (Sabatini y Arenas, 2000).

En estos años se llevó a cabo también una importante política de ‘erradicación’ de asentamientos informales –campamentos, tomas de terreno–, lo que provocó grandes movimientos de población. Entre 1979-1985 se desplazaron cerca de 30 mil familias. Esto provocó la ocupación de áreas completas de la periferia de la ciudad, afectando también a los terrenos que antes tenían un uso agrícola. Al mismo tiempo, los terrenos liberados luego de estas ‘expulsiones’ pasaron a ser sitios destinados para nuevos y grandes proyectos inmobiliarios para las clases medias y altas, volviendo a homogeneizar estas áreas como zonas para grupos acomodados. En este sentido, la segregación socioespacial de la ciudad aumentó considerablemente, pues la periferia parecía ser el único lugar adonde podían ir a vivir los habitantes más pobres. La Pintana, uno de los terrenos de estudio de esta tesis, es un caso emblemático del proceso anteriormente descrito, el cual se revisará más detenidamente en la tercera parte.

Sin embargo, en el año 1985 el panorama parece cambiar y se establece que el suelo era un recurso económicamente escaso. En este sentido, se le dio un nuevo giro a la política de vivienda, donde lo ‘social’ pasaba a tener una mayor importancia. Así nace lo que se llamó la ‘radicación de campamentos’, medida que consistía en dotar de servicios necesarios a los habitantes de los asentamientos informales en el mismo lugar donde estos habitaban, sin tener que trasladarlos. De esta forma, este programa buscaba poder entregar a cada sitio agua potable, alcantarillado y energía sin incurrir en el traslado de sus habitantes. A lo anterior se sumaba la entrega de una caseta sanitaria, es decir, una construcción de entre seis y nueve metros cuadrados que estaba compuesta de baño, una cocina y conexión para lavadero, la que podía ser ampliada posteriormente por cada familia (Hidalgo, 1999, 2002).

Pese a ello, los nuevos programas de radicación de campamentos coinciden con los programas de erradicación, formando así territorios homogéneos y con una alta segregación social. En este sentido, la política de vivienda en Santiago se convirtió en un mecanismo que acentuó las diferencias entre ricos y pobres. Las viviendas sociales construidas entre los años noventa continuaron con el patrón de localización que se había establecido desde un comienzo.

Finalmente, hay que agregar que las viviendas que se entregaron a partir de los años noventa, hasta hoy en la actualidad, son de muy mala calidad en cuanto a materiales, tamaño y espacios públicos. Todas estas externalidades han sido llamadas ‘el lado oscuro de las políticas de vivienda’ (Ducci, 1998), pues más allá de mejorar la calidad de vida de las personas parece

dificultarla, haciendo más ‘maligna la segregación’ (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001). Algunos investigadores (Rodríguez y Sugranyes, 2005) llegan incluso a plantear que si bien antes el problema era de quienes no tenían vivienda, hoy en cambio se sitúa en quienes la tienen, pero que no se sienten bien en ella (problemas de acceso, calidad, infraestructura, barrio, etc.): el problema son ahora los ‘con techo’.

De este modo y considerando la ‘suerte’ de algunos y el poco margen de elección de otros, puedo decir que la localización de los habitantes en la urbe tiene, en el caso chileno, no solo repercusiones sobre la expansión de la ciudad y en el uso del suelo urbano, sino que además en la forma de agrupación de las clases sociales y las prácticas socioespaciales de los individuos, todo lo cual da cuenta de los diferentes matices que toma el espacio urbano para los sujetos.

2.5 Un proceso incipiente. La reconquista del centro

Finalmente quisiera exponer brevemente otra tendencia, que si bien es incipiente, aparece como parte de las maneras de habitar la ciudad de Santiago de Chile. Se trata del paulatino repoblamiento de las áreas centrales por clases medias que se ha venido gestando en los últimos quince y veinte años, fenómeno que no solo se puede asociar a las políticas de revitalización de las áreas centrales, sino que también a las nuevas motivaciones e intereses individuales.

En el caso de Santiago de Chile es posible observar en la última décadas un flujo importante de población que llega (o vuelve) a las comunas centrales, lo cual pone de manifiesto un proceso migratorio importante. Si bien lo anterior no es comparable con el proceso de periurbanización anteriormente descrito, se está poniendo de manifiesto una preferencia de ciertos grupos por las áreas centrales de la ciudad, los que están eligiendo zonas para vivir como son los barrios Lastarria, Parque Forestal, Bellavista, Brasil, Yungay, etc.

De este modo, se constata en estas zonas un proceso importante de llegada de nuevos residentes, una renovación urbana (a través del mejoramiento de construcciones existentes), nuevas edificaciones en densidad (edificios en altura), así como un proceso de ‘salida’ de los residentes originales hacia otras áreas de la ciudad.

Sin embargo existiría para Figueroa (2006) otro factor que estaría también promoviendo la vigencia del área central, que tiene relación con la buena conectividad de transporte y la viabilidad con la que cuentan estas áreas, elementos a considerar en la elección de quienes llegan a vivir aquí. En este sentido, se indica que la labor en términos de transporte que ha existido desde los años noventa en adelante ha sido un factor que ha promovido la recuperación del centro y el mantenimiento de las actividades en él.

Asimismo, hay que considerar que los precios del suelo en estas zonas se han mantenido, o son más bajos en comparación con otras áreas de la ciudad, lo cual hace que se revaloricen y sea, por lo tanto, una opción residencial para muchos jóvenes de clase media-alta. En este sentido, la construcción de vivienda en el centro de Santiago cobra especial importancia a partir del año 2000, concentrando en el año 2004 la mayor cantidad de proyectos. De esta forma, en el centro se comienzan a ver edificios en altura, viviendas y oficinas, y se emplazan nuevas universidades y servicios (Figuerola, 2006).

De este modo, se observa que el proceso de recuperación y renovación de las áreas centrales cobra relevancia en la medida que ejerce como atractor para las clases medias emergentes, las que buscan un lugar para vivir más acorde con ideales posmaterialistas. Las áreas centrales pareciesen estar ofreciendo la posibilidad de construir un modo de vida particular, basado sobre todo en la identidad y la oferta cultural que comienza a darse en estas zonas. En otras palabras, este proceso está poniendo de manifiesto un dato no menor: la preferencia de ciertos grupos (parejas jóvenes sin hijos, profesionales) por las áreas centrales, pues valorizan los servicios con los que estas cuentan, tales como la buena conectividad, la presencia de centros culturales (museos, cines, teatros), la diversión (restaurantes, bares, discotecas, centros de reuniones, plazas).

En el caso particular de Santiago puede observarse que este proceso, el cual algunos investigadores llaman gentrificación (Contreras, 2005), comenzó a gestarse en barrios que tenían mucha historia e identidad. Ejemplo de ello es lo ocurrido en barrios como Brasil y Yungay, que con la recuperación y renovación llevada a cabo por el municipio, sobre todo en las viviendas deterioradas, permitió atraer a nuevos residentes. Estos residentes, jóvenes profesionales y artistas de clase media y alta, fueron poco a poco revalorizando esta zona, dándole una nueva imagen al barrio, lo que vino de la mano con la penetración del capital comercial y simbólico que comenzaba a instalarse en la comuna (Contreras, 2005).

En el último período intercensal (1992-2002), se observó una participación del sector medio y alto bastante importante en dicha zona, llegando a triplicarse la presencia de este tipo de residentes. Se llega a plantear, entonces, la hipótesis de un proceso de gentrificación y recomposición social, aunque incipiente, generado por la llegada de nuevos residentes de un estatus socioeconómico superior al preexistente (Contreras, 2008).

Finalmente, no hay que olvidar que este fenómeno de ‘regreso a las áreas centrales’ se condice con las transformaciones sufridas en Santiago en las últimas décadas, tanto en su estructura productiva sectorial, así como en su estructura socio-ocupacional, las que han dado origen a nuevos grupos medios, muy diferentes a los de las décadas del 60 y 70 (De Mattos, Riffo, Salas y Yáñez, 2005). Estos grupos traen nuevas pautas de consumo, intereses y aspiraciones que irán sin duda cambiando el paisaje social y urbano de estas áreas tradicionales.

SÍNTESIS

He intentado exponer en estos capítulos la relación existente entre los cambios urbanos y los comportamientos socioespaciales de sus habitantes. En primer lugar, planteaba que la localización del mercado del trabajo en el área central de la ciudad aparece como un elemento relevante para la lectura de la espacialidad de las prácticas de los individuos, dando cuenta de un encapsulamiento territorial importante en determinadas áreas de la metrópolis. Cuestión que, como observé, no solo concierne a los grupos más acomodados, sino que también involucra a los más pobres, quienes frente a la imposibilidad y los costos de desplazarse más lejos, muchas veces eligen quedarse en sus áreas de residencia para trabajar.

Por otro lado, los cambios que afectaron al transporte público de Santiago no solo deben entenderse como cambios de tipo funcional o estructural relacionados con la gobernanza y la institucionalidad, pues como se mencionó y como se verá en las páginas que siguen, ellos también tienen relación con las pautas de movilidad cotidiana y los modos de vida de los individuos, conllevando consecuencias importantes sobre su experiencia de la ciudad.

Finalmente, mencioné tres formas de habitar la ciudad (periurbanización, marginación y gentrificación), pues considero que son parte de esta interrelación entre los procesos de expansión y las políticas urbanas, la influencia del mercado, los sistemas de transporte, la gobernabilidad y las formas de habitar.⁴³

⁴³ Como se vio a lo largo de estas páginas, estos no son los únicos factores que están en interrelación, sino que hay muchos más que no fueron mencionados por temas de espacio en este recuento final.

CONCLUSIÓN

En esta segunda parte de la tesis quise poner de relieve aquello que se ha llamado una construcción de la ciudad desde arriba, analizando los principales cambios urbanos acaecidos en la ciudad de Santiago de Chile en las últimas décadas.

Tanto la expansión urbana de la ciudad, el papel y la fuerza del mercado inmobiliario, la amplitud de las migraciones intraurbanas, el surgimiento de nuevas centralidades, así como la creciente motorización de la población, los cambios en el transporte público y la construcción de la vivienda en la periferia son algunos de los múltiples factores que ejercen influencia en las formas de habitar, reestructurando y afectando la experiencia cotidiana de la ciudad.

La morfología y fisiología de la ciudad ha contribuido a moldear y organizar la división espacial y social de los lugares, lo que viene a definir los espacios-tiempos de la cotidianidad de los individuos. El uso de los lugares y las movilidades espaciales dan cuenta de elecciones más o menos restringidas que les exigen a los individuos maximizar sus interacciones y minimizar los costos, reforzando la polarización y segregación socioespacial.

En el caso de la ciudad de Santiago de Chile, la heterogeneidad funcional de los lugares subraya que las prácticas de un espacio se traducen en comportamientos que dan cuenta de una ‘racionalidad económica’. Sin embargo, y más allá de este determinismo dado por la morfología de la ciudad (accesibilidad, ubicación de las fuentes de empleo, ubicación de la vivienda, medios de transporte, etc.), existen otras lógicas de apropiación que no se pueden dejar de observar. De este modo, la fragmentación de los espacios de vida no solo es fruto de la división espacial y funcional de los lugares de la ciudad, sino que además es el resultado de una gestión individual y familiar de los territorios.

Como se verá en las páginas que siguen, diversas formas de apropiación del espacio se revelan. Así, y con el fin de sobrellevar esta exigencia cada vez mayor a la movilidad y las tensiones que ella trae, surgen lógicas de acción diversificadas y espacios de anclaje para los individuos. Por un lado, es posible observar individuos que se repliegan en espacios como la casa o el barrio, así como también a individuos que combinan sin contradicción un anclaje en la proximidad con una movilidad urbana más extensa.

De este modo, el objetivo de esta segunda parte ha sido exponer de manera descriptiva algunos de los principales procesos estructurales de la ciudad de Santiago, con el fin de construir el contexto de esta misma, lo cual permitirá comprender lo que se expondrá en las páginas

que siguen (capítulos 6, 7 y 8), en las que se abordan los procesos existenciales y cotidianos de la relación del individuo con su territorio. En otras palabras, mi objetivo es hacer una lectura novedosa e integral de la producción de la ciudad al leer la ciudad no desde dos categorías aisladas (lo macro y lo micro, arriba y abajo), sino que más bien, como una articulación entre los procesos macrosociales, la experiencia individual y las formas de habitar.

TERCERA PARTE

ENTRE EL TERRITORIO DE PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD COTIDIANA. TRES BARRIOS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE. UNA CONSTRUCCIÓN DESDE ABAJO

*O bien arraigarse, encontrar o dar forma a las raíces de uno, arrancar al espacio el lugar
que será el nuestro, construir, plantar, apropiarse
milímetro a milímetro de la “propia casa”: pertenecer por entero a nuestro pueblo [...] o bien no llevar más que lo puesto, no guardar nada, vivir en un hotel
y cambiar a menudo de hotel y de ciudad y de país: hablar,
leer indiferentemente cuatro o cinco lenguas; no sentirse en casa en ninguna parte,
pero sentirse bien en casi todos los sitios.*

ESPECIES DE ESPACIOS, GEORGE PEREC

Introducción

Luego de haber observado y explicado cómo la ciudad de Santiago de Chile fue construida ‘desde arriba’, propongo centrar este capítulo en una ciudad que está también construida por sus propios habitantes. En las páginas que siguen planteo, desde una perspectiva antropológica y etnográfica, comprender la relación que teje el individuo con su territorio de proximidad y cómo esta se relaciona con la movilidad cotidiana puesta en marcha día a día. En un primer momento analizaré de forma separada cada terreno, dejando al descubierto las lógicas y prácticas que estos habitantes ponen en juego en su cotidianidad. Mostraré cómo los individuos llegaron al lugar que habitan, cómo fue el proceso de instalación, cuáles fueron las lógicas que entraron en juego y la relación que tienen hoy con su proximidad. Junto con lo anterior, que se observarán las prácticas y estrategias de movilidad cotidiana que los individuos de los barrios estudiados ponen en marcha en las diferentes escalas, dando cuenta de una aptitud a la movilidad y de las capacidades individuales y familiares, elementos que permiten comprender cómo el individuo va construyendo su relación con el territorio que habita.

Observo a lo largo de este recorrido comentado cómo las movilizaciones cotidianas toman sentido en relación con el tipo de soporte que constituye el territorio de proximidad para el individuo, vale decir, cómo este territorio se transforma en el instrumento de conciliación y soporte de las cualidades respectivas de los espacios de vida de los habitantes. Analizo cómo una elección residencial o posición en el espacio de la ciudad, así como la relación tejida con el espacio que se habita, puede ir de la mano con una determinada movilidad cotidiana.

De este modo, quiero entrar en los análisis de terreno siguiendo lo que plantean Pattaroni, Kaufmann y Ravibovich (2009), al postular que la experiencia más fundamental de nuestra relación con el mundo es el habitar. En este sentido, el habitar deber ser pensado en relación con una forma específica de uso: un uso 'familiar' de las cosas que nos rodean. De este modo interesa en esta investigación centrarse en las maneras de habitar que 'hacen ciudad' (Agier, 2009), es decir, en las diversas formas de apropiación de los espacios, en las maneras de subvertir las restricciones, en los significados otorgados a las prácticas, en el rechazo por el espacio que se habita, en el repliegue entre los muros de un espacio de iguales, en fin, en las formas de habitar que coexisten en una ciudad cada vez más diferenciada.

Se describen entonces los arbitrajes, las estrategias, los recursos utilizados, las competencias individuales y familiares puestas en marcha para articular el anclaje en la proximidad y la movilidad cotidiana. Asimismo se exponen cuestiones más complejas y sensibles como las redes sociales, la familiaridad, la solidaridad, el arraigo, la resistencia, el deseo de marcharse, el sentimiento de cautividad y la apropiación.

Finalmente, puedo decir que esta tercera parte se aproxima a un habitar que es puesto a prueba por la movilidad, es decir, a la experiencia del contenido material y social del territorio de proximidad como soporte-recurso para la movilidad cotidiana y a la resonancia que esto tiene en la constitución de la identidad y los modos de vida. Las diferentes maneras de habitar, de invertir en el barrio o de rechazarlo, de conjugar anclaje en la proximidad y la movilidad cotidiana o, por el contrario, de sedentarismo y anclaje, serán las características a observar en cada uno de los barrios estudiados.

CAPÍTULO 6

ENTRE ARRAIGO Y CONFINAMIENTO. LA LLEGADA A EL CASTILLO Y LA IMPORTANCIA DEL TERRITORIO DE PROXIMIDAD

A menudo los barrios populares de América Latina han sido estudiados bajo la idea de la marginalidad, la pobreza y la exclusión socioespacial. Lo anterior ha llevado a que se observen estos territorios y sus habitantes como fijos en el tiempo y el espacio, olvidando la multiplicidad de lógicas y movimientos que se tejen en su interior, así como los lazos que se generan con otros territorios de la metrópolis.

En este sentido, se piensa que para poder entender los procesos de fragmentación, segregación urbana y los modos de vida que se desarrollan al interior de la ciudad, es necesario observar la relación del individuo con su territorio. De este modo, y como explica Baby-Collin (2005), la exclusión y la marginación que sufren determinados grupos de la ciudad se debe muchas veces a una cuestión de reconocimiento más que a las consecuencias de un repliegue territorial (o una inmovilidad espacial).

En América Latina, la relación de los pobres con su territorio, en relación con la movilidad residencial y cotidiana, ha sido muy poco estudiada, a pesar de las investigaciones que se han realizado sobre transporte (Paquette, 2010) y sobre políticas de vivienda. Es por esto que la comprensión de la instalación de los grupos en su territorio, sus anclajes, movilidades y estrategias me permite constatar por medio de esta investigación que los territorios practicados son múltiples y variados, espacial y temporalmente, respondiendo a una serie de lógicas y experiencias. Y que su ‘inmovilidad’ está asociada muchas veces a estrategias y recursos familiares, sociales, de empleo, etc., que les permiten a los individuos construir sus espacios de vida.

1. LA ERRADICACIÓN Y EL ACCESO A LA CASA PROPIA. UNA MOVILIDAD RESIDENCIAL OBLIGADA, UN ANCLAJE FORZADO Y EL PROCESO DE AUTOCONSTRUCCIÓN

La explosión demográfica que se produjo en la ciudad de Santiago en la década de 1940, fruto de las migraciones campo-ciudad, puso en el tapete el tema de la vivienda. Muchos de estos nuevos habitantes de la ciudad se ubicaron en campamentos –asentamientos informales– que no contaban con los servicios básicos ni con las condiciones de salubridad. La vida en los campamentos aparece entonces como la primera solución habitacional para estas familias.

Rápidamente los campamentos comenzaron a organizarse y a alzar la voz exigiendo a los gobiernos de la época soluciones dignas para vivir. En los años sesenta comenzaron las primeras manifestaciones, y una de ellas fue “la Victoria”, población que se formó a partir de una toma de terrenos por parte de los habitantes de campamentos provenientes del Zanjón de La Aguada. Sin embargo, el problema de los ‘sin casa’ estaba lejos de solucionarse, y en 1971 los campamentos aumentaron contándose en el Gran Santiago 55 mil familias en 312 campamentos.

Figura N° 46: Campamento a orillas del río



Fuente: Equipo Quiero Mi Barrio, La Pintana.

Muchos de los habitantes de El Castillo me relataron que la falta de espacio y el hacinamiento fueron uno de los factores que los impulsó a tomarse los terrenos e instalarse en una vivienda precaria. Sin embargo y con la llegada de la dictadura militar, el problema de los campamentos no solo fue un problema de acceso a la vivienda, sino que también un problema político.

Es entonces durante la dictadura militar que se producen importantes transformaciones en la ciudad de Santiago en pos de los intereses del mercado. Se amplió rápidamente el límite urbano de la ciudad, estableciéndose que el suelo no era escaso y por lo tanto legitimando esta política de ‘saneamiento’ hacia la periferia. De este modo, y entre 1982 y 1985 se realizaron 200 erradicaciones de campamentos hacia zonas periféricas de la ciudad.

Como explicaba en el capítulo metodológico, los habitantes de El Castillo provenían de campamentos precarios e informales dispersos en la ciudad de Santiago, que con la política de erradicación de los años ochenta fueron expulsados a áreas periféricas de la urbe donde se les entregaría una vivienda definitiva. Si bien esta política de erradicación puede ser leída como una estrategia política y mercantilista, liberando áreas de alto valor de suelo de los asentamientos irregulares, esta expulsión permitió a estos individuos acceder a algo que no tenían, es decir, a la vivienda propia.

1.1 La llegada a El Castillo. Un proceso de reanclaje en un nuevo territorio

[H]asta que conseguimos una, para nosotros fue la primera casa que tuvimos, una mediagua de 3 x 6 y ya teníamos dos piezas y se podía vivir [...] después se formaron calles con la organización que hubo con el tiempo y yo quedé viviendo en la calle 5, bien ancha la calle, el sitio bien grande, después hubo un cambio porque había una cancha y esa cancha la ocupábamos pa' jugar nosotros, después se transformó en pasaje..."

SANTIAGO DE NUEVA EXTREMADURA, EL CASTILLO..., EQUIPO QUIERO MI BARRIO.

La llegada a El Castillo se transformó, para la mayoría de sus habitantes, en el espacio que los albergaba y desde donde estos podían ver reflejados sus anhelos y proyectos. Es en general la obtención de la propiedad lo que estabiliza a las familias en los barrios populares (Baby-Collin, 2005), luego de un período largo de allegamiento o de vida en campamentos.

Sencebe (2001) explica que acceder al estatus de propietario y a un lugar de anclaje y estabilidad permite a estos grupos compensar, en cierta medida, la precariedad y el débil rol que se tiene en otros aspectos, como por ejemplo en lo profesional.

Al mismo tiempo, la movilidad residencial hacia los márgenes, asociada al acceso a la vivienda, es vista como algo que le otorgará un refugio, un sustento y un futuro a la familia; por lo mismo, la casa es en primer lugar la 'propiedad', en el sentido de 'tener', de 'poseer' algo. Desde esta perspectiva, Lindón (2005) explica que la cuestión de lo propio tomará sentido desde dos ángulos: por un lado desde la idea de propiedad privada y la legitimidad social que la acompaña, y por el otro, desde el acopio de bienes y posesiones.

[...] estábamos contentos felices porque fue un cambio radical, ya definitivo. No me preocupé más de andar pa' arriba y pa' abajo, Ellos no se van a mover más ahora, soy yo el que se va a mover, por eso cuando llegamos aquí, yo me fui a trabajar a Chacabuco. Yo vivía allá por el trabajo y los fines de semana me venía aquí [...] (hombre mayor, El Castillo)

[...] igual teníamos que pagar dividendos, no era tanto, pero igual era algo definitivo [...] (mujer adulta, El Castillo)

En este sentido, me parece que la instalación en la vivienda no solo se entiende para estas familias como la adquisición de un patrimonio inmobiliario, sino que también como un acto social que conlleva la constitución de la familia y su estabilización en torno a un proyecto (Bonvalet y Brun, 2002). La vivienda se transforma para los individuos en el lugar por excelencia donde estos encuentran su bienestar.

De hecho, y a pesar de encontrarse viviendo en un territorio desconocido, mal dotado en infraestructura y con gente diferente a la del campamento de origen, con valores y costumbres diversas, la obtención de la vivienda aparece como una ‘utopía espacial’ (Lindón, 2005), que se concretiza a partir del proceso de erradicación que les permitió tener ‘un espacio en el mundo’ a través de la posesión de la vivienda.

[...] por tener algo mío, donde jugaran mis niños y tuvieran un baño, más que nada seguro. Porque cuando uno vive de allegada, los problemas son los baños [...] Por eso más que nada luché, estuve tres años nueve meses en un comité, salió la oportunidad y nos vinimos para acá, al principio fue difícil [...] Fue igual que vivir en un campamento, lo único que teníamos acá era el baño, la cocina y lo demás lo hizo uno de madera. Entonces llegué acá a tener lo mío [...] (mujer adulta, El Castillo)

La casa propia se transforma en el elemento que le permite a los más pobres acceder a un lugar que es altamente valorado (Lindón, 2005), sobre todo entre los grupos más vulnerables que traen una historia biográfica de carencias (Banderas, 2008).

[...] nos ofrecieron trasladarnos a un espacio bonito, a unas casas muy lindas [...] y nos trajeron justamente para acá, al Castillo. (hombre adulto, El Castillo)

La casa propia es algo muy arraigado en las sociedades actuales, las que se basan en asociar el consumo y la legitimidad social que dicho bien genera respecto de quien lo posee (Lindón, 2005). Al mismo tiempo, en escenarios de exclusión social como este, la ‘casa’ toma más valor, pues se accede a un ‘lugar’ que otorga al individuo la condición social de poseedor de algo muy deseado. De esta manera, la mayoría de los habitantes de El Castillo valoran la vivienda actual.

[...] es mi espacio, es mi casa, no sé, hace once años que trabajo y hace once años que no la disfruto mucho, pero paso la mayor parte del tiempo acá, porque no hay nada como tu casa [...] (mujer adulta, El Castillo)

Observé a lo largo de mis conversaciones con los habitantes de El Castillo cómo para ellos la casa se constituía, de una forma u otra, en el primer anclaje, en el punto de referencia, el lugar donde comenzaba su historia como habitantes, y a la vez que conformaba el espacio a partir del cual se configuraba la relación con la ciudad.

Cuturello, Godard y Pendaries (1982) observan que es bastante difícil poder distinguir entre el arraigo a la propiedad y el arraigo a la casa. El primer término puede estar relacionado más bien con el sueño de ser propietario y tener un bien inmobiliario (lógica economicista), mientras que el segundo se relaciona con el significado que tiene la casa para los individuos y su relación con otros aspectos, como el tipo de barrio y el acceso a la ciudad. Sin embargo, es posible constatar que estos dos elementos están muy relacionados y muchas veces se entremezclan en sus significados, siendo muy difícil establecer una diferencia entre un tipo de arraigo y otro.

De este modo, y si bien la casa se transformó en el elemento que les permitió a los individuos poder acceder al 'sueño' de la vivienda propia, y por lo tanto poder proyectar su vida aquí, veo que este costo debió ser pagado muy alto por las familias erradicadas, sobre todo en los primeros años, luego de la instalación en ese nuevo lugar. Ellas no tuvieron opción de elegir la localización de su vivienda, por lo que muchas vieron afectadas sus redes sociales, su trabajo, su calidad de vida, la centralidad con la que contaban cuando vivían en el campamento. Hay que recordar que estos habitantes fueron trasladados varios kilómetros del centro de la ciudad, prácticamente a sus márgenes, a un territorio poco urbanizado, casi rural en los años ochenta, y con una infraestructura muy precaria. Esto acentuó la sensación de desarraigo, la que fue muy fuerte en los primeros años de vida de la nueva población (Rodríguez e Icaza, 1993).

[...] .cuando llegamos acá, no llegaban las ambulancias, había que llamarlas por teléfono; en Gabriela ¡no entraba carabineros! [...] (mujer adulta, El Castillo)

[...] para ciertas familias fue malo porque los hijos se perdieron en la delincuencia, dejaron de estudiar muchos, porque también cambió la situación económica de muchas familias, porque muchos quedaron sin trabajo, porque varios tenían alrededor los lugares de trabajo y el hecho de cambiarse les costaba más llegar, no había locomoción [...] (mujer adulta, El Castillo)

En una investigación llevada a cabo por Rodríguez e Icaza (1993), diez años después de la erradicación a La Pintana, se puede observar que frente al valor que tuvo en su momento la vivienda, se superponen otras variables como la localización de esta. Los autores explican que esta variable no está en relación con una distancia física, sino más bien con el acceso a los servicios, a las fuentes laborales y a las redes sociales. En este sentido, dentro de las percepciones que rescatan estos investigadores se hace notar la percepción que el traslado significó para estos habitantes: un aislamiento con el resto de la ciudad y sus servicios.

[...] nosotros llegamos en 1983, fuimos erradicados de un campamento en Renca. Vivimos ocho años en el campamento, siempre con la ilusión de que nos iban a construir en el mismo sector, pero de la noche a la mañana nos dijeron ustedes se van, y se van fuera de Santiago, lejos. Nosotros en ese tiempo estábamos en dictadura, pero a nosotros nos cambiaron porque ese campamento era de izquierda y mientras más lejos nos tiraran de Santiago era mejor, esa fue una erradicación de la noche a la mañana [...] (hombre adulto, El Castillo)

[...] al principio la mayoría las rechazaron porque era muy lejos de todo. Para mí era bueno, porque era una casa, entonces fue un cambio radical porque nosotros trabajamos en Quilicura que nos quedaba al lado (del campamento), entonces cambiarse para acá implicaba dos horas de viaje. Incluso cuando vino el camión de la mudanza yo me vine sola porque mi marido no quería venirse, entonces yo tomé la decisión y dije: 'Qué sea lo que Dios quiera', porque al final era una casa y no podíamos rechazarla [...] (mujer adulta, El Castillo)

El antropólogo Juan Carlos Skewes (2001) explica que estas políticas de relocalización y erradicación de asentamientos irregulares (campamentos) desmantelan muchos de los mecanismos autoprotectores que se tenían en el campamento. Por lo mismo, la llegada a un nuevo lugar implicó reconstruir y rehacer la visión de mundo que tenían los pobladores, lo que tuvo un costo bastante alto.

Entrevistadora: ¿Y se acuerda cómo fue el proceso de adaptarse acá al sector? [...]

Mujer: Igual complicado, porque acá hay mucha droga, mucho trago, habían (sic) bandas que llamaban "los de Renca" con los de no sé dónde, terrible, acá cuando llegamos le llamaban "el pueblo sin ley", "las Malvinas", "camino al cielo", era malo, malísimo, malo, malo, malo [...] (mujer adulta, El Castillo)

[...] al mayor le costó adaptarse, se tuvo que cambiar de colegio, de barrio, todo [...] le costó adaptarse porque sus amigos de barrio quedaron en distintos sectores. Nosotros fuimos los últimos acá de Renca, con el vecino de al lado [...] (mujer adulta, El Castillo).

[...] salió la oportunidad y nos vinimos para acá. Al principio fue difícil, extrañaba lo que yo vivía. Yo vivía (en el campamento) en una pieza atrás con personas adultas, mi papá tenía su edad y llegar a una población donde había bulla, para mí era atroz. Viví en el infierno más grande los primeros meses [...] ya cuando llegó la luz, porque vivíamos sin luz ni agua acá, teníamos que ir a buscar agua a la esquina, todo un show, andar consiguiéndose agua con los vecinos, fue denigrante, igual que vivir en un campamento, lo único que teníamos era el baño, la cocina [...] (mujer adulta, El Castillo)

De este modo, y luego de la erradicación a la que fueron sometidos los habitantes de La Pintana, me parece que el sentido de comunidad se fracturó, teniendo que ser reconstruido por ellos mismos, lo que en un contexto de extrema pobreza parece ser más difícil. Desde esta perspectiva, observo que aún los habitantes de El Castillo se identifican internamente en función de su campamento de procedencia de hace más de veinte años: 'Los de Cerrillos', 'Los de Huechuraba'. Sin embargo, tampoco puedo plantear que las relaciones comunitarias se hayan perdido al ser erradicados, sino que más bien estas sin duda han logrado ser reactualizadas con el paso del tiempo.

[...] cuando llegó la dictadura todo este sector de atrás de la Vega se había modernizado, entonces todos empezaron a sacar los campamentos que habían (sic) ahí. Mucha gente que vive aquí pertenecía al grupo Cerrillos [...] (hombre adulto, El Castillo).

[...] hay gente de diferentes partes; esta vuelta entera es de Lo Espejo, en la otra vuelta de Santa Laura, de La Victoria, de diferentes partes [...] (hombre joven, El Castillo)

[...] yo de Pedro Aguirre Cerda. Hay gente de San Miguel, de varios sectores. Innumerables de Santa Laura del paradero 30 de Gran Avenida, de varios lados [...] (mujer adulta, El Castillo)

[...] nosotros cuando nos vinimos para acá, era un comité grande. Aquí hay varios comités: está el Santa Adriana, la José María Caro, Lo Calisto, La Dávila vienen un poco y La Victoria la mayoría. San Rafael, El Bosque, pura gente de a poquito, puros comités chicos. Eran comités grandes, eran varios, pero se tiraron para Avenida Gabriela y para acá otro poco; aquí somos 365 casetas [...] (mujer adulta, El Castillo)

En el contexto del espacio residencial, explica Pérez (2006), la nostalgia de la comunidad puede ser un factor que permite a los individuos poder sobrellevar esta contradicción. Sin embargo, en la actualidad me parece que se torna más difícil poder recuperar esa historia común, los vecinos son mas apáticos y muy pocos participan, encerrándose cada uno en su metro cuadrado.

[...] siempre se celebra el aniversario de la Villa Laura Rosa Méndez y en ese aniversario se unía toda la villa, jugaban a la pelota, los niños tenían juegos, se hacía discoteca para los niños chicos, se hacían muchas cosas acá. Ahora hace como dos años que se dejó de hacer cosas [...] (hombre joven, El Castillo)

[...] antes se participaba, se hacía a nivel, bueno, algunos lo hacen todavía en el pasaje, nosotros lo hacíamos, pero ya no lo hacemos [...] (mujer adulta, El Castillo)

De este modo, me atrevo a plantear que son varios los elementos que juegan en contra de un arraigo profundo con el espacio que se habita. Como mostraré en los capítulos que siguen, para muchos está presente el sentimiento de querer salir del lugar, de irse, lo que sin duda tiene relación con los factores negativos que rodean al espacio barrial en la actualidad: la marginalidad, el estigma, la delincuencia, el consumo de droga, la baja escolaridad de sus habitantes, factores que ponen en tensión el habitar.

[...] a futuro el plan es buscar un lugar más seguro en cuanto a entorno para mi hija. Tiene que ser cercano y seguro Villa La Florida. Hoy día lugares seguros no quedan en Santiago, pero que dentro de todo el entorno sea más bonito, más agradable a la vista. (hombre adulto, El Castillo)

[...] ahora estoy haciendo los trámites para el subsidio, para irnos ¡ya!, porque no voy a criar a otra guagua más acá [...] yo llegue acá a los 14 años y nunca me he acostumbrado a vivir aquí por todas las cosas que han pasado [...] uno no vive aquí, uno sobrevive. (mujer adulta, El Castillo)

1.2 La casa. Entre autoconstrucción, significados y aprender a vivir

La casa es un lugar con fuertes referentes simbólicos. Al decir de Augé (1994), es un lugar antropológico pues se constituye en el espacio que condensa principios de relaciones, prohibiciones, que dan tanto coherencia interna como externa a los grupos.

La casa, en tanto espacio de referencia y de contacto con los múltiples territorios de la vida cotidiana del individuo (barrio, ciudad), se transforma en el lugar por excelencia, ya que expresa la forma de actuar, de pensar, las representaciones, al mismo tiempo que se constituye en un lugar de protección y refugio.

De esta forma, y siguiendo a Lindón (2005), no me parece pertinente hablar de ‘vivienda’, pues este último término no alcanza a recoger la carga emocional y simbólica de este espacio. Más bien es ‘la casa’ como nuestro rincón en el mundo (Bachelard, 1975) lo que permite la construcción identitaria y espacial de los individuos.

La autoconstrucción

En El Castillo, así como en muchas de las poblaciones de viviendas populares, las casas han sido construidas por las manos de los propios habitantes, es decir, mediante la autoconstrucción. De este modo, me interesa explorar cómo los individuos han ido apropiándose y construyendo un espacio que en un comienzo no era más que un sitio reducido, no contaba con los servicios básicos y no tenía mas de 18 m² construidos: baño, cocina, estar y un dormitorio. Todo en un espacio urbanizado de 120 m² (Rodríguez e Icaza, 1993). Esta situación devino necesariamente en que la vivienda fuera construida por sus propios habitantes.

Es entonces la familia la que ha logrado, a través del tiempo y del espacio, la conformación de la casa, jugando un papel determinante sus habitantes en la organización del espacio construido. Este trabajo ha sido muchas veces una cooperación de todos los miembros de la familia, de los amigos y de los vecinos, quienes se han organizado y ayudado para poder ir conformando sus casas (Ontiveros, 2006).

[...] yo saqué una mediaagua de 6x6 y eso fue lo que yo instalé adosada al otro sitio. Ahí me instalé y de a poco empecé a surgir [...] y de repente con mi esposo vemos que hay que construir y mi esposo siempre pensó en construir algo grande [...] (mujer adulta, El Castillo)

[...] la construcción, nos fueron ayudando unos vecinos que eran maestros y sabían de construcción. Fueron haciendo pololitos unos a otros (sic) [...] tuvimos que recurrir a varios maestros. La reja y lo que es el suelo lo hizo mi marido. Cuando llegamos tuvimos que enrejarnos [...] incluso cuando llegamos acá el primer día habían (sic) unos maestros que estaban cuidando las casas, y a esos mismos maestros les pagamos para que nos pusieran el suelo. Meses después hicimos ampliaciones, los muros de separación, la reja de afuera y así de a poco. Costó pero se hizo [...] (mujer adulta, El Castillo)

Al mismo tiempo, esta autoconstrucción de la casa se ha producido sin tener los conocimientos y el asesoramiento necesario para construir. Las familias en su mayoría no conocen ni de técnicas de construcción ni de materiales. Sin embargo, igualmente las casas se han ido edificando poco a poco a lo largo de los años y según las necesidades y los ingresos de las familias. La construcción de la vivienda no parte de ningún plano o boceto preconcebido, más bien deriva de las experiencias y vivencias de los individuos, quienes comienzan a construir directamente sobre el espacio que tienen.

Todo este proceso de autoconstrucción se fue dando poco a poco, desarrollando un conocimiento que no se tenía. Muchos de ellos aprendieron y adquirieron una experiencia en construcción que no tenían y que la situación les obligó a adquirir. Junto con lo anterior, se fue acumulando un conocimiento y una experiencia en la construcción de la vivienda que no solo queda en los individuos que participaron en este proceso, sino que además, se transmite socialmente a los otros miembros de la familia y amigos.

[...] la caseta que entregaron era de 16 m² construidos, caseta básica y un terreno de 120 m² por construir o totales, una vivienda de autoconstrucción donde a la familia se le entregaba un 'plano tipo' de cómo tenía que ser la casa, autoconstrucción; te entregaban los lineamientos de cómo tenía que ser la casa. Partimos de 16 m², dos personas: mi mamá, mi papá, yo, de 4 ó 5 años, y mi hermano de 0, recién nacido. Chica, chiquitísima, harto terreno, pero chiquitísima como lugar de habitación. Después de eso mis papas añadieron una caseta sanitaria de 6 x 3, mediagua, en la cual empezaron a holgar un poco más los espacios, tiraron el living pa' atrás y de ahí empezamos todos la autoconstrucción, con mi papá a pegar ladrillos, hacer cadenas, techos [...] (hombre adulto, El Castillo)

Voy observando en los relatos recogidos que a pesar de las dificultades (monetarias, de espacio, de material) que pudo tener en su origen la construcción de la vivienda, así como las mejoras y el aprovisionamiento de esta, los individuos valoran este proceso de una forma positiva, pues se constituye en el fruto de un esfuerzo conjunto de la familia.

En este sentido, son las estrategias constructivas las que han permitido la construcción paulatina de la casa y que esta se constituya no solo en una 'propiedad', sino que en un lugar

‘habitable’, lleno de recuerdos de esfuerzo y superación. Al mismo tiempo, el proceso de arreglar y adornar el interior de la casa con esmero da cuenta del valor que tiene este espacio para los individuos que lo habitan.

[...] dimensiones totales, nueve metros de frente por quince de largo contruidos, tres dormitorios, un antejardín, un patio trasero techado y una bodega, que antes era un negocio. Igual es amplia para cuatro personas, igual esta súper bien; yo prefiero eso, acostumbrado a vivir en espacios reducidos, todos buscamos evolucionar [...] (hombre adulto, El Castillo)

Según una encuesta realizada a los habitantes de La Pintana, un 89% de estos habían hecho arreglos a su vivienda y un 60% pretendía seguir haciéndolos (Rodríguez e Icaza, 1993). En este sentido, puedo plantear que poco a poco las casas han ido evolucionando y a la pequeña construcción entregada hace más de 20 años se le han adosado nuevas piezas, fundamentalmente para uso de dormitorios, además de arreglos menores como rejas, divisiones interiores, terminaciones, etc. Lo más evidente en cuanto a transformaciones del espacio residencial me parece que han sido las numerosas casas que han incluido una ampliación en su frontis para poder instalar un negocio, lo que salta a la vista en un rápido recorrido por el barrio.

Figura N° 47: Negocio, población El Castillo



Fuente: Lazo (2011).

Muchos de estos habitantes al verse marginados y alejados del mercado del trabajo, optan por localizar el trabajo en su casa. Desde esta perspectiva, veo que numerosas familias instalan un negocio en el frontis de su casa que termina constituyéndose en el principal sustento del hogar. En rigor, se desarrolla una unidad indisociable entre trabajo y vivienda.

[...] yo saqué una mediagua de 6 x 6 y eso fue lo que yo instalé aquí, entonces la instalé adosada al otro sitio, Ahí me instalé y de a poco empecé a surgir, porque la idea fue siempre poner un negocio y empecé a vender huevos, carne molida. Estábamos recién llegados y después gestioné un crédito con la fundación Esperanza y me fue bien, respondí bien y armé un kiosquito de 3 x 3 [...] Me levanto a las 7:15 y me estoy acostando a las 12 de la noche. El fin de semana es más, porque el día viernes hay que estar hasta las 2-3 de la mañana, 4 de la mañana. Cerramos la reja y estamos con mi esposo y el caballero que nos hace el pan amasado para la tarde, el siempre nos acompaña los fines de semana, los viernes y los sábados [...] entonces es agotador, es matador porque uno tiene que estar siempre esclavizada, ya son como 17 años [...] (mujer adulta, El Castillo)

He podido entonces observar que en un mismo espacio se trabaja, se reside, se cumplen las tareas propias del hogar, se pasa el tiempo libre, etc. De esta forma, el espacio de la casa pasa a constituirse, para muchos de estos grupos, en el núcleo básico de la cotidianidad, lo que implica una movilidad urbana escasa y un fuerte anclaje en el territorio micro local.

Podría decir que la fuerte pertenencia dada por la diada casa/trabajo descansa en que la casa es el símbolo del logro y del progreso familiar y por lo tanto se quiere mantener ante la imposibilidad de reproducirla en otro lugar.

En cuanto a las mejoras, y al decir de Rosas y Guerrero (1996), estas comienzan por responder a las necesidades fundamentales, y una vez realizadas, van a inducir en los habitantes una percepción de nuevas necesidades que en su momento van a dar lugar a un proceso de aspiraciones crecientes y después cada nueva mejora de la morada será privilegiada.

Sin embargo, la vivienda para poder ser construida y equipada requiere dinero, por lo que los recursos con los que cuenten los individuos serán fundamentales en las mejoras que se vayan haciendo. Las ampliaciones, las mejoras y el aprovisionamiento de la vivienda permitirán que en ella puedan realizarse más actividades en el interior del hogar: ver la televisión, invitar a los vecinos y amigos, trabajar, dormir, etc. Es decir, poco a poco actividades que no eran posibles de realizar al interior de la vivienda, debido a su pequeño tamaño, ahora se van trasladando al interior de la casa.

Cuando observo las fachadas de las casas de El Castillo, puedo ver cómo todas y cada una son diferentes: algunas están a medio construir, otras cuentan con ampliaciones en madera o cemento, tienen techos, terrazas, rejas de madera o fierro, lo que viene a dar cuenta de esta construcción a fragmentos y de las etapas por las que han pasado, modificaciones que esperan seguir avanzando a medida que van mejorando las condiciones de la familia. Explica Sánchez (1996: p.2) “[en la] construcción de fragmentos puede ocurrir infinidad de sucesos que cambien el rumbo de la construcción, como el pago de cesantías, ganarse una lotería, que crezca la familia [...]”

*La casa: entre lo material y lo simbólico***Figura N° 48: Vivienda, El Castillo**

Fuente: Lazo (2011).

La vivienda construida y creada por los habitantes es la objetivación de una forma de poder, es decir, de la capacidad de los individuos de lograr algo más allá de las limitaciones socioeconómicas (Rosas y Guerrero, 1996). Sentirse dueño de algo y decir ‘mi casa’, se convierte en una meta y en un proyecto de vida para estas familias provenientes de campamentos.

[...] mi ranchito le digo yo. Una pieza, una parte que es dormitorio y living comedor, que es esto [...] (mujer adulta, El Castillo)

La casa se va transformando en uno de los bienes de cada familia, fruto del esfuerzo de muchos años y que constituye el legado que se quiere dejar a los otros miembros de ella. La casa se transforma para todos los grupos sociales en un patrimonio material y al mismo tiempo en uno simbólico, pues el valor de este ‘lugar’ no solo reside en su precio monetario, sino que además en las historias personales, en la carga emotiva que se puso en su construcción, en la memoria que guarda.

Me parece que la vivienda, al constituirse en una propiedad, permite una identificación del individuo y un acercamiento a la casa como un todo. En este sentido, el cuidado y el mantenimiento de los espacios de la casa son de suma importancia. Es decir, se hace necesario ir adecuándola a las necesidades de la familia, ir construyendo nuevos espacios, ir protegiéndola de los extraños, etc., lo que sin duda acarrea una serie de costos dentro del presupuesto familiar.

[...] acá vivió mi hermana primero y ella nunca hizo nada, después llegué yo y empecé a arreglar todo esto. No se demoró nada, todo en dos días [...] no la menosprecio porque me costó [...] (mujer adulta, El Castillo)

[...] yo creo que es todo porque nosotros llevamos 36 años casados y estamos acá desde 1983. Son hartos años, es parte de tu vida, para mí significa todo. Es mi espacio, es mi casa [...]
(mujer adulta, El Castillo)

El proceso constructivo para estos habitantes de El Castillo se transforma en uno de los referentes más importantes mediante el cual cada individuo y sus familias se proyectan en el espacio del barrio y la ciudad, entre el 'adentro' y el 'afuera', al mismo tiempo que elaboran su historia como ciudadanos.

[...] todo lo que ha pasado, lo que se vive, porque dicen de tal población salió tal muchacho y sobresalió, y uno se siente: 'pucha en mi barrio pasó esto, tal fulano', se siente orgulloso [...]
(hombre mayor, El Castillo)

García (1976: p.103) señala que la casa "no está pensada exclusivamente en función del aislamiento de los que la habitan, sino que reproduce ciertos aspectos de las relaciones humanas. La casa es por tanto, una expresión metafórica de algún aspecto de la estructura social."

[...] yo a mi vecina de al lado no le pago nada, pero le encargo siempre mi casa y ella me cuida. Antes cuando mis hijos eran chicos y si yo no estaba y veía ella que ellos a veces discutían o peleaban [...] ella venía para acá y les decía: "¡Ya niños dejen de pelear! [...]" y ella era la segunda mamá de ellos [...] y como te digo, existió esa comunicación con ella, de la noche a la mañana. El hecho de vivir al lado, uno fue adquiriendo eso de familia, no es como vecinos [...] (mujer adulta, El Castillo)

En este sentido, he podido distinguir en los relatos recogidos una serie de variables significativas en torno a lo que significa la casa para sus habitantes. Prevalece el contenido emotivo que rodea a la casa, como el elemento que les permitió a los individuos cambiar su historia personal de carencias y precariedad hacia un estatus de propietarios y ciudadanos. El tener algo propio es un elemento simbólico que refleja los contenidos afectivos que tiene la casa para estos habitantes.

El acceso a la casa refleja la concretización de un sueño y del esfuerzo de muchos años, por lo tanto hay una alta estima y valoración por este lugar. A pesar de que pueda faltar el trabajo, la estabilidad económica o que se viva en un barrio inseguro y malo, sus habitantes saben que al menos tienen 'una casa' donde refugiarse frente a las adversidades que puedan venir. Planteo que la casa aparece como refugio, seguridad y progreso.

[...] afuera hicimos un techito, el patio lo eliminamos, lo techamos porque era mucho problema y se empieza a echar a perder el barrio porque empezaron a crecer los cabros, se empiezan a poner rebeldes, así que había que cubrir más la casa [...] (hombre adulto, El Castillo)

A pesar de las dificultades cotidianas, es en esta periferia donde el sujeto puede sostener su sueño de progreso, de que ha ‘mejorado’, no porque tenga necesariamente mejores condiciones de vida, sino que sobre todo porque accedió a un fragmento minúsculo de territorio, un lugar que le otorga el estatus de condición de ‘poseedor’ de algo muy valorado (Lindón, 2005).

Observo que la casa se patrimonializa, es decir, se la concibe como un bien que se posee y que se asocia al valor que cobra en el mercado. La casa como patrimonio permite el anclaje de los individuos en el territorio más allá de los inconvenientes o conflictos que pudieran tener estos con el entorno que rodea el espacio residencial.

En el caso de los grupos marginales que viven en la periferia, la patrimonialización de la casa puede ser entendida, parafraseando a Lindón (2005), como mecanismo sociosimbólico, en el cual algunos sujetos depositan la ilusión –o la posibilidad– de obtener visibilidad social, integración social, resarcimiento y compensación por pérdidas y exclusiones antiguas.

[...] me he integrado totalmente, voy a reuniones y expongo las necesidades de aquí de la población, porque soy un vocero de todos e integro a la gente [...] me siento orgulloso (de ser de la Pintana), lo llevo en la sangre [...] Cuando nos trajeron para acá era gente de mucho valor, tienen pega (trabajo), hacían sacrificios totalmente para tener sus cosas, para formar un hogar [...] (hombre mayor, El Castillo)

Me voy lentamente dando cuenta de que la casa es aquello que permite a los individuos proyectarse hacia el futuro. Pienso que la casa es, sobre todo para los más pobres, el único bien de valor material que se posee, una herencia familiar que se quiere dejar a los sucesores, al mismo tiempo que desde la casa se pueden hacer planes de transformaciones, venta, arriendo, etc. La casa permite pensar en el futuro.

[...] reparación, arriendo, reparación para arrendar y tener un ingreso, inversión en bienes raíces. Hoy día va a ser mi casa, es mi solución a mi problema de hoy, pero en su minuto va a ser una entrada adicional [...] (hombre joven, El Castillo)

[...] ya la tengo regalada, si algún día me voy, a una sobrina [...] (mujer adulta, El Castillo)

Vergara y Murillo (1996) plantean que uno de los aspectos que se genera con la construcción paulatina de la vivienda es el afianzamiento de las proyecciones de futuro de cada una de estas familias. En este sentido, los autores indican que las proyecciones de futuro se explicarán mediante el concepto de objetivación de la vivienda, el cual es fruto de un proceso que se inicia con las idealizaciones y se mantiene en la objetivación de la vida cotidiana: “la vivienda se convierte en una objetivación de la vida cotidiana por cuanto ya como idealización y más aun cuando es realidad, dota de sentido y significado la vida de muchas de estas personas [...]” (Vergara y Murillo, 1996: p. 1-2).

A juicio de estos autores, las objetivaciones de la vida cotidiana a través de la vivienda son los elementos que la dotan de sentido y que constituyen la base para forjarse perspectivas de futuro. En este sentido, las expectativas generadas por las idealizaciones convierten a estas últimas en objetivaciones de la vida cotidiana. En la construcción de la vivienda se da este proceso, pues muchas de las idealizaciones de los individuos se hacen comunes y se generalizan en la vivienda y en la apropiación de ella.

[...] aquí se han criado dos generaciones, digamos, yo traje a mis hijos de ocho y diez años [...] de ahí crecieron los niños. Muchos se han ambientado aquí, se casaron, otros se fueron, otros están cerca de aquí de mi casa [...] (hombre adulto, El Castillo).

Así, por ejemplo, veo que una determinada situación cotidiana puede ser un referente para relatar la vida misma de la persona, como las etapas de construcción y adquisición de la vivienda. Las historias cotidianas se entremezclan con lo que ha sido y significado la construcción de la vivienda. En este sentido, me resulta acertado plantear que muchos de los cambios que se le han hecho a las viviendas están en relación con acontecimientos de la vida personal de los individuos. Por lo tanto, estos cambios pueden estar asociados a una etapa importante de la vida y alterar los espacios de la casa.

[...] por los hijos, después llegaron los nietos y ellos siempre estaban al lado mío. Ya se me casó después otro hijo, mi hija, la otra, entonces, todos vivían conmigo [...] (hombre mayor, El Castillo)

Retomando lo que planteaban Vergara y Murillo (1996), el proceso de objetivación de la vivienda comienza a realizarse muchas veces antes de obtenerla, lo cual constituye su primer fragmento. De esta manera, hay una idealización global de la casa que tiene que ver con un deseo. El tener una vivienda, explican estos autores, es una idealización global, porque no se está definiendo las características que esa casa debería tener. Por otra parte, existe una idealización más detallada en la que los individuos especifican en su proyección las características que quisieran tener en su vivienda. El proceso constructivo de los individuos pasa por muchas etapas de sentido. Son las idealizaciones, materializadas o no, a lo largo de la vida cotidiana del individuo y su familia las que van construyendo la vivienda. Estas idealizaciones se van realizando primero cuando se obtuvo la vivienda (o antes de tenerla), y luego a partir de las posibilidades que se tengan de mejorarla y adaptarla a las necesidades de la familia.

[...] nosotros antes de venirnos acá vinimos a ver las casas y entonces vimos que en realidad yo en el campamento tenía mi piso de madera, mi buen piso de madera [...] en vez de pagar al contado (la casa), la pagamos al año y pagamos dividendos y con esa plata pagamos el piso para la nueva casa [...] (mujer adulta, El Castillo).

En este sentido, cuando un individuo logra hacer parte de su cotidianidad las idealizaciones globales o detalladas por medio del proceso constructivo, se puede decir que estas se han concretizado.

[...] yo empecé a vivir en las tomas de ahí, de la Raúl Silva Henríquez, y me dieron casa en el Ombú. Ahí me dieron sitio, caseta y baño. Después yo vendí ahí y actualmente compré casa acá. Compré en el año 91 [...] construida, de ladrillo, sólido todo. Lo demás lo he hecho yo: hemos construido en madera para atrás, las extensiones que hemos hecho [...] de esta manera han sido los cambios, por conveniencia, por vivir mejor, pa' tener algo mejor para los hijos, los niños [...] (hombre adulto, El Castillo).

Figura N° 49: Vivienda y negocio, El Castillo



Fuente: Lazo (2011).

Cuando los individuos de El Castillo acceden a la vivienda propia por medio del proceso de erradicación, la vivienda pasa a convertirse en una objetivación de la vida cotidiana. En este sentido, y según Vergara y Murillo (1996), la vivienda luego de haber sido por largo tiempo una 'idealización' para estas familias, pasa a ser una realidad, lo que implica una ruptura, pues de todas maneras la realización del ideal no se cumple de forma exacta y sin dificultades.

[...] llegó una asistente social y nos dijo: "Usted por a, b y c motivos, ¿quiere casa?". Y le digo a la señora: "Sí, poh, esa es la esperanza nuestra". Y nos trajeron justamente para acá al Castillo [...] pero lo que recibimos fue una cosa desagradable, lo que recibimos aquí [...] este lugar se empezó a llenar de gente de mal vivir [...] pero se pudo avanzar en esta línea y limpiar un poco este lugar [...] yo tengo cinco hijos y no voy a irme de este lugar, voy a luchar. Y luché y cambié este lugar [...] (hombre adulto, El Castillo)

Figura N° 50: Vivienda, El Castillo



Fuente: Lazo (2011).

La casa cambia de significado

Sin embargo, y retomando lo que dice Lindón (2005), el ‘mito de la casa’ y su construcción propia es un elemento que replantea constantemente la relación del individuo con el mundo, con el entorno (barrio), con lo más extenso y difuso (la periferia) y con la ciudad.

He podido ver que en El Castillo se dan igualmente procesos de encierro y miedo, que se reflejan en las fachadas de las casas. La gran mayoría de las personas entrevistadas tenía en sus casas alguna medida de seguridad. Había rejas, perros Guild dog, sistemas de alarmas, etc. Estas casas han tomado parte de los dispositivos de seguridad que antes solo eran distintivos de las clases medias y altas de la ciudad.

Tal como profundizaré en esto más adelante, hay una especie de repliegue de los individuos en la familia y en la casa, pues el espacio exterior se torna ajeno y peligroso. Pareciera ser que es también la familia el principal centro de la construcción identitaria (Singly de, 1998) frente a un barrio que se torna hostil. La precariedad material en la que se encuentran estos hogares no desestructura a las familias, más bien parece generar un movimiento de repliegue al interior de las casas, o un sentimiento de ‘desafiliación’ (Castel, 1995), o la necesidad de un ‘escape’.

[...] cuando llegamos era bonito, ahora no existe la unión. Cada uno anda por su lado, hasta los vecinos son pesados. Mi hija está creciendo, porque no quiero que le pase nada (sic) [...] a mí me da miedo. Si llegamos a salir es aquí nomás; vamos a comprar y media vuelta [...] uno no se defiende como antes y antes aquí uno salía a defenderse y todo, ahora no, pasa algo y nadie te defiende [...] no están ni ahí (mujer joven, El Castillo)

[...] los vecinos nos conocemos todos, pero como te digo, igual es peligroso porque vienen de otros lados, entonces es complicado. Aquí yo tengo dos perros, pero tengo dos perros porque no se puede estar sin perros. Aquí hay que aprender a vivir nomás [...] (mujer adulta, El Castillo)

Con el repliegue sobre la familia, la casa parece cambiar su valor y funcionar como un refugio que aísla a los individuos de un exterior peligroso, dando cuenta, en algunos habitantes, de aquello que llamaré una ‘sedentaridad sin anclaje’ que puede volverse peligrosa y amenazar los vínculos tejidos con el espacio barrial.

[...] mis hijos no comparten con otros niños, con otras niñas [...] me da miedo, no la dejo, no la dejo [...] (Mujer adulta, El Castillo).

2. EL BARRIO COMO SOPORTE. EL ANCLAJE BARRIAL Y LA MOVILIDAD DE PROXIMIDAD

Propongo ahora pasar de un análisis centrado en la movilidad residencial y la vivienda hacia un análisis centrado en el barrio, comprendiéndolo como uno de los elementos soporte para los individuos que viven en los márgenes de la ciudad. En este sentido, el barrio todavía ofrece –a pesar del proceso creciente de movilidad e individualización– una inscripción socioterritorial importante basada en las relaciones creadas a partir de la solidaridad y la organización barrial. Al mismo tiempo, se constituye en un espacio que permite crear el lazo con los servicios, las instituciones y la ciudad (Merklen, 2009).

Planteo que el barrio, así como la casa, aparece como un ‘lugar antropológico’ –retomando los términos de Augé (1994)–, como un universo de significados en el que cada uno se reconoce y reconoce a los otros, pudiendo distinguir los referentes espaciales, relacionales e históricos que se comparten con los otros habitantes del lugar. El barrio no solo es un ‘espacio físico’ que contiene las prácticas, sino que también es el espacio de las relaciones sociales y de los universos de significación. Me interesa lograr hacer una aproximación al barrio desde el sujeto y su familia, como espacio percibido y vivido por estos, construido cotidianamente (Morin y Rochefort, 1998).

A partir de una aproximación a un terreno popular pude observar cómo el territorio local –barrio– se presenta como una fuente de recursos –económicos y sociales– importantes para estos habitantes, que se manifestaba a partir de los anclajes y las movilidades que los individuos tenían. Quisiera en esta tesis tomar distancia de los planteamientos que ven el barrio como un espacio de cohesión y lazo social que está desapareciendo (Ascher, 1998; Dubois Taine

y Chalas, 1998) para poder comprender cómo este es reactualizado a partir de las prácticas de sus individuos. Creo que el barrio sigue siendo hoy día un espacio soporte para las prácticas de los individuos, sobre todo para aquellos más pobres, en el que tiene un rol de importancia en su cotidianidad. El barrio como espacio de trabajo, de las redes sociales, de la solidaridad, de la identificación o del estigma. Como un universo signifiante. Espacio ocupado, apropiado y sentido por sus habitantes.

Para Germain (2004) estas realidades de barrio se construyen a partir de diferentes dimensiones. Por un lado, a partir de las dimensiones funcionales como las construcciones, los equipamientos y las actividades que existen en él, así como también desde la dimensión social; es decir, de las relaciones sociales, las redes de sociabilidad y solidaridad que entran en juego. Conjuntamente, a partir de lo simbólico, que se expresa en las significaciones identitarias y en las imágenes, así como a partir de la dimensión política del barrio, es decir, la vida asociativa. Finalmente, son todos estos elementos los que construyen la relación que los individuos desarrollarán con este espacio que llaman barrio y que sin duda tendrá un correlato en las prácticas cotidianas de los individuos.

En este sentido, y en un contexto donde los grupos más vulnerables de nuestra ciudad viven en los márgenes y no cuentan siempre con los recursos necesarios para desplazarse espacial y temporalmente en la urbe, aparecen una serie de prácticas y estrategias que estos grupos desarrollan en las diferentes escalas desde el barrio hacia la ciudad.

2.1. El barrio como soporte frente a una movilidad limitada. El valor de los recursos de la proximidad

En América Latina muchos de los barrios pobres y marginales que se crearon en sus márgenes nacieron desprovistos de las infraestructuras de servicios y transporte necesarios, por lo que sus habitantes echaron mano a una verdadera ‘dependencia de lo local’. En el caso de El Castillo, observé no solo esta ‘utilización de lo local’, sino que también, grupos que rehúsan moverse y se repliegan, lo que da cuenta de una ‘inmovilidad voluntaria’, al mismo tiempo que había grupos que decidieron comprarse un automóvil, aunque eso significaba endeudarse a fin de poder disponer y manejar de mejor manera su movilidad en la ciudad.

Pondré en perspectiva las diferentes estrategias de los individuos para anclarse y/o moverse a fin de poder comprender como ello esta mediado por la relación que tienen los individuos con su territorio de proximidad. Mostraré también si la ausencia de movilidad o la dependencia local, están reforzando los procesos de exclusión de estas poblaciones y por el contrario, si el uso del automóvil privado y el mejoramiento de los sistemas de transporte que ligan el barrio con el resto de la ciudad generan, o no, una “integración”. Para ello, se retomarán

los trabajos de Fol (2009) en Francia y Estados Unidos para preguntarse si el anclaje en el barrio y la ausencia de movilidad es algo negativo para los habitantes de escasos recursos.

Esta investigación pretende alejarse de las hipótesis que muestran ‘los efectos de barrio’ como algo negativo, sobre todo para las poblaciones más pobres, al generar un círculo vicioso de la pobreza. Estas hipótesis comprenden la inmovilidad (o la sola movilidad en el barrio) como nefasta. Sin embargo, y bien lo muestra Fol (2009) en sus trabajos, lo que estas políticas están haciendo es muchas veces incentivar a que los individuos se ‘muevan’ y salgan del encierro en el que están en su barrio, incentivo que podría dejar de observar la importancia que pueden tener los recursos de la proximidad.

En rigor, una lectura de la relación que teje el individuo con su territorio de proximidad y cómo dicha relación influye en la movilidad cotidiana permitirá comprender, tal como lo demuestra Paquette (2010) en un barrio pobre de la ciudad de México, que los individuos de los márgenes no son solo habitantes que viven replegados en su microterritorio, inmersos en la pobreza y el aislamiento, sino que son capaces de articular prácticas de anclaje y movilidad intensas en el espacio, lo que sin duda puede constituirse en un recurso importante en la legitimación del sujeto en tanto que individuo y ciudadano.

Me pregunto entonces, ¿cómo estos grupos viven la marginalidad espacial? ¿Cuál es la relación que tienen con su territorio de proximidad y cuáles son sus prácticas y estrategias de movilidad cotidiana? ¿Cómo viven su experiencia territorial: como un arraigo o como un confinamiento territorial?

No pretendo en ningún caso decir que la movilidad o la exigencia a ser móvil es algo negativo en un mundo donde las facilidades a desplazarse temporal y espacialmente aumentan. Más bien quiero poner el acento en las estrategias y los recursos que los más pobres ponen en marcha. Ello puede hacer cuestionar o repensar las políticas de transporte y movilidad cotidiana, por cuanto ellas podrían incentivar un determinado enclavamiento o, por el contrario, exigir ser cada vez más móviles en desmedro de los lazos sociales de proximidad. Propongo sobrepasar el análisis que pone a la movilidad urbana como el valor de las sociedades para descubrir los posibles recursos de la ‘inmovilidad’.

Observaré a lo largo de este recorrido a algunas de las figuras de la movilidad cotidiana y el anclaje en la proximidad que aparecen retratadas a la luz de los relatos recolectados. En un primer momento, explico rápidamente cómo en Santiago de Chile se ha tratado el tema de los barrios pobres y sus recursos. Luego, entro en el tema de las movilidades cotidianas asociadas al llamado trabajo informal, trabajo que muchos individuos realizan en el mismo barrio o comuna, lo que da cuenta de un arraigo fuerte con el territorio, al mismo tiempo que

una movilidad intensa en él. Se ponen de manifiesto también los casos de un repliegue y de una renuncia a moverse (inmovilidad voluntaria), como estrategia frente a un sistema de transporte deficiente y un mercado de trabajo lejano y agotador. Por otra parte, analizo también la diada trabajo-vivienda, como un elemento que puede acentuar el repliegue y el anclaje en el espacio residencial, sobre todo en el colectivo de las mujeres. Constató cómo las redes sociales y/o familiares, junto con la participación local y la asociatividad, son recursos importantes para la construcción de la proximidad en El Castillo. Finalmente, discuto lo que he llamado la paradoja (o ambivalencia) de la movilidad cotidiana y el anclaje en el territorio de proximidad, en la que los individuos si bien están arraigados en su espacio local y residencial, desean irse y cambiarse a un barrio mejor donde las expectativas de ascenso social puedan realizarse.

2.2 Los efectos de barrio: una visión reduccionista. Nuevas perspectivas para el caso de Santiago de Chile

Sabatini, Cáceres y Cerda (2001), refiriéndose al caso de Santiago, explican que uno de los problemas que provoca la segregación de los grupos más pobres en los márgenes de las ciudades son sus efectos urbanos e impactos sociales. En este sentido, estos grupos tendrían problemas de accesibilidad hacia el resto de la ciudad y los servicios que ella ofrece (trabajo, salud, educación), al mismo tiempo que esta ‘guetización’ estaría provocando procesos de desintegración social, proceso que se verá plasmado en el empobrecimiento de estos grupos y en la degradación social provocada por el aislamiento físico.

No se debe olvidar que en América Latina estos procesos fueron analizados desde el concepto de la marginalidad como forma de explicar las desigualdades que trajo el proceso de urbanización de nuestras ciudades. En la actualidad, se habla de la ‘nueva pobreza’ (Tironi, 2003) o la ‘nueva marginalidad’ para explicar los fenómenos que se viven en los barrios, asimilando este proceso a lo que ocurrió en los guetos estadounidenses o franceses (Jirón et al., 2010).

Al mismo tiempo, estas reflexiones sobre la desigualdad y la pobreza en Chile y América Latina, se sitúan, en su mayoría, en lo que los investigadores norteamericanos han llamado *neighborhood effects* (efectos de barrio), término que da cuenta de los efectos negativos de la concentración de la pobreza sobre los habitantes de los barrios pobres. De este modo, será visto como penalizante para los pobres vivir en un barrio donde ‘todos son pobres’, lo que sin duda tendrá efectos en las políticas de hábitat, transporte y movilidad de la ciudad (Bacqué y Fol, 2007).

Específicamente, desde la perspectiva de la geografía de oportunidades, se podría pensar que hay un lazo estrecho entre menos accesibilidad a los recursos urbanos y riesgo de exclusión social. Le Breton (2004b) explica que la movilidad garantizaría la integración social y por

lo tanto que la integración social supondría una movilidad. En este sentido planteo que lo que los adherentes a esta postura manifiestan, es la necesidad de impulsar políticas que desenclaven a estos barrios y por lo tanto los doten de mejores servicios de transporte y movilidad hacia la ciudad. En un contexto en el que la movilidad es puesta como un valor y un capital, se podría pensar que para los barrios pobres la falta de movilidad es un obstáculo para su inserción social y un elemento que acentúa la exclusión social (Bacqué y Fol, 2007).

En Santiago de Chile, las políticas actuales de vivienda (y el mercado inmobiliario) están incluyendo lentamente en sus programas la idea de la '*mixidad*⁴⁴ social' promoviendo, por ejemplo, la instalación de conjuntos habitacionales ricos en comunas que tradicionalmente eran de pobres en pos de una mayor integración social, especialmente a favor de los grupos populares (Sabatini y Cáceres, 2004). Tal posible integración permitiría escapar de la cultura de la pobreza y beneficiar a las clases pobres del contacto con los grupos de mayores ingresos (mejor accesibilidad e infraestructura, más puestos de trabajo, etc.). En este caso, la movilidad residencial sería vista como una forma de salir del aislamiento espacial y social creado por la segregación.

Asimismo, pero en el caso de las políticas de transporte impulsadas en la ciudad de Santiago, se puede decir que estas han privilegiado en la última década el uso del automóvil para los ricos a partir de la creación de grandes y modernas autopistas, y el uso del transporte público para los pobres, en el contexto de que las mejoras de accesibilidad hacia las zonas pobres y segregadas a partir del transporte público conformarían una solución a los problemas que engendra la localización periférica.

El transporte urbano tiene un impacto enorme en las posibilidades de las personas de acceder a los puestos de trabajo, la educación, la cultura, la recreación, los lugares de compras (con precios más razonables), la vida social y familiar, y múltiples otros beneficios del mundo moderno. Por esto mismo, desde hace más de 10 años, el Banco Mundial y muchas organizaciones gubernamentales y de la sociedad civil buscamos mejorar las condiciones de los pobres mejorando sus posibilidades de acceder a los bienes de la ciudad (y la sociedad) (www.ciudadviva.cl, 2009).

Como lo explica Figueroa (2004), esta nueva configuración de la ciudad, difusa y organizada en red, es correspondiente con su sistema de transporte e infraestructura que pretende dar solución a las demandas que se generan por el crecimiento y la expansión urbana. De hecho, muchas de estas ideas se sustentan en el concepto de *spatial mismatch*, que explica que las dificultades de acceso al empleo de las poblaciones pobres, el aislamiento y la falta de movilidad, aumentarían la situación de marginalidad de estos grupos, sobre todo en lo que se refiere al acceso al trabajo. Fol (2009) aclara, sin embargo, que esta tesis no deja de generar controversias, pues el aislamiento espacial no es el único factor que esclarecería, por ejemplo, el precario acceso

⁴⁴ Del francés *mixité*.

al empleo de los grupos pobres de los márgenes, puesto que aquí entran en juego otros factores, como los individuales (formación, nivel de estudios), y factores asociados, por ejemplo, al mercado de trabajo (cesantía, puestos creados).

En el caso particular de la ciudad de Santiago, la tesis del *spatial mismatch* parece estar presente como factor de explicación para la exclusión y la cesantía, repercutiendo en las políticas urbanas que se ponen en marcha. Asimismo, la temática del *underclass*, del *capital social*, del *ghetto*, de la *geografía de oportunidades* y de los *efectos del barrio* son los elementos que se consideran como relevantes en el análisis de los asentamientos pobres y su marginación de la ciudad.

Tal como lo plantean Jirón et al. (2010), al analizar la movilidad de la ciudad de Santiago, la exclusión sería entendida como un fenómeno de múltiples dimensiones, y que se traduce en un acceso diferenciado y desigual a la movilidad urbana, es decir, a los bienes, productos y servicios materiales y símbolos que provee la urbe. Se explica que la distancia que separa a los conjuntos de vivienda social de nuestra ciudad de las zonas de empleo, recreación, servicios, etc., convierte al estudio de la movilidad en un elemento importantísimo para la comprensión de los individuos y su relación con los territorios que habitan. En este sentido, la ‘no movilidad’ o la dificultad para desplazarse tendrán un impacto importante en las formas de exclusión que existen en las ciudades.

Al decir de estos investigadores, en ciudades como estas, los individuos más pobres estarían confinados a lugares que no escogen, lugares donde prima la falta de capital económico, social y cultural, cuestión que, bajo la mirada de la movilidad cotidiana, produciría una doble exclusión: acceso urbano limitado y confinamiento espacial con altos índices de vulnerabilidad.

Varios autores (Donzelot, 2004; Levy, 2000) han indicado que el aislamiento espacial de los pobres podría traducirse en una renuncia voluntaria a moverse, en un repliegue, frente a la imposibilidad de hacer frente a la exigencia de la movilidad, condenándolos a la marginalidad y la exclusión.

En rigor, la inmovilidad sería comprendida como un repliegue sobre el barrio, como condición para la exclusión social y profesional, como un encierro en un espacio local. Sin embargo, y con el ánimo de sobrepasar los planteamientos anteriores y concordar más bien con los análisis llevados a cabo por Fol (2009) en Francia y Estados Unidos, postulo que la idea de los efectos del barrio y su malignidad es bastante reduccionista e ignora las otras dimensiones de las prácticas de los individuos, sobre todo aquellas que conciernen a la movilización de los recursos de la proximidad como soporte para la movilidad cotidiana, lo que en contextos de desafiliación puede ser de vital importancia, en especial en el ámbito del acceso al empleo y las redes sociales.

Planteo entonces una nueva perspectiva que se interesa en comprender cómo se articula la movilidad cotidiana con la proximidad y sus recursos, la que da cuenta de las diferentes configuraciones que surgen a partir del acercamiento a las prácticas locales de los individuos.

3. HACIA UN NUEVO MODELO TERRITORIAL DE LA POBREZA: LOS RECURSOS DE LA PROXIMIDAD, LA DEPENDENCIA LOCAL Y LA EXPERIENCIA DE LA MOVILIDAD COTIDIANA

Como había explicado anteriormente, en Chile y específicamente en la ciudad de Santiago, las políticas de vivienda social han expulsado a los márgenes de la ciudad a los pobladores más pobres. Estas áreas, desprovistas de equipamientos y servicios básicos, han influido en el aislamiento de las familias respecto del resto de la ciudad. He podido observar a lo largo de este trabajo que gran parte de estos grupos han debido echar mano a estrategias, sobre todo a aquellas fundadas en los recursos locales, intentando por lo tanto sacar el máximo de beneficio de la proximidad.

En este sentido, y tal como algunos investigadores lo muestran, estos grupos llegan a ser muy dependientes de su territorio de proximidad (Coutard, Dupuy y Fol, 2002), lo que se transforma entonces en una manera de hacer frente a las necesidades de movilidad creciente y a las dificultades que esta conlleva para los grupos más pobres de la ciudad.

En palabras de Merklen (2009):

[...] en los espacios donde el trabajo y las instituciones forman un mundo inestable, un cuadro relacional estructurado sobre la base de un territorio y de lo local, constituye a menudo el principal soporte de los individuos. El barrio constituye entonces la base principal de estabilización de la experiencia. (2009: p.228)

Si bien es cierto que los 'efectos barrio' en las aglomeraciones más pobres de la urbe santiaguina siempre se han observado desde sus efectos negativos (ilegalidad, informalidad, marginalidad), no se puede olvidar que la gran mayoría de estos lugares siguen contando con organizaciones sociales y vecinales, con redes familiares importantes, con lazos fuertes de solidaridad que ayudan en la inserción política y social de estos grupos en la ciudad.

La mirada a la localidad de los grupos pobres me permitió observar las estrategias y los anclajes puestos en marcha por los individuos y su relación con las necesidades de desplazamiento, cuestiones que muchas veces se omiten u ocultan. Al mismo tiempo pude lentamente ir develando la relación que tejían los individuos con el espacio que habitaban, lo que me llevó a preguntarme si las dificultades que estos grupos viven en términos de movilidad cotidiana y

residencial los hacen estar en una situación de arraigo local o bien de confinamiento territorial. De este modo, dejo en las páginas que siguen planteada la necesidad de observar la relación establecida entre el individuo y su territorio de proximidad –casa y barrio– y la influencia de esto en las movilidades puestas en marcha cotidianamente. Al mismo tiempo, la interrogante de saber si la importancia dada a la proximidad como soporte y fuente de recursos es un modelo durable para las poblaciones pobres en un contexto de intensa motorización, expansión urbana y fragmentación de la ciudad.

3.1 El trabajo informal. Prácticas de movilidad cotidiana centradas en la proximidad

La pobreza urbana en América Latina se traduce en bajos ingresos vinculados a empleos precarios, falta de capital educativo y activos patrimoniales, y manifiesta desigualdades de género. Sin embargo, en los análisis tradicionales de carencias y necesidades insatisfechas no se han considerado los factores psicosociales, las formas culturales (y las estrategias) que tienen estos grupos para enfrentar y asumir esta situación (Winchester, 2008).

En este sentido, y para poder subsanar estas carencias, muchas de las prácticas de movilidad cotidiana de los grupos más pobres están antes que nada centradas en el espacio local de proximidad. A lo largo de mi trabajo de terreno, de las conversaciones y observaciones, he podido constatar que los recursos de la proximidad, sobre todo el barrio, son particularmente importantes. Lo anterior se ve reflejado en el ámbito del trabajo, el cual es uno de carácter informal-local, y en el análisis de las redes sociales. Sin embargo, y como explicaré más adelante, no todos los pobres valoran y utilizan la proximidad de la misma manera. Ellos también han sido influidos por el automóvil privado, lo que les permite muchas veces escapar de una proximidad no deseada y poder manejar con mayor libertad su movilidad cotidiana.

La falta de movilidad o la inmovilidad que manifiestan los grupos más pobres en relación con el conjunto de la ciudad es una de las características más marcadas en estos grupos. En el caso de El Castillo, sus habitantes se encuentran a más de 18 kilómetros del centro de la ciudad y cuentan con un transporte público que no logra satisfacer todas sus necesidades.

Frente a este problema, los habitantes de esta población de los márgenes han debido echar mano a una serie de estrategias que les han permitido, por ejemplo, acceder al mercado del trabajo informal, pues el mercado de trabajo formal se encuentra lejos y es difícil de acceder debido a la baja calificación que ellos tienen.

El sector informal⁴⁵ ha llegado a representar el 73% del mercado laboral urbano de América Latina. De hecho, la mayoría de estos hogares (indigentes, pobres y no pobres) trabaja en el sector informal (Winchester, 2008). En este sentido, muchos de los habitantes de El Castillo trabajan por cuenta propia al interior de la comuna (pequeños comercios en sus casas, en la feria,⁴⁶ en negocios familiares, en gasfitería, como mecánicos, etc.), al mismo tiempo que limpian vidrios de autos en las calles, trafican droga, venden en las 'micros', se dedican al comercio ambulante, todo como una forma de poder 'sobrevivir'.

En la Encuesta de Ocupación y Desocupación realizada por el Departamento de Economía de la Universidad de Chile en el año 2009, se arrojó que la población ocupada en la comuna de La Pintana se concentraba en las categorías Obreros (47,4%) y Empleados (21,5%), con lo cual aproximadamente el 68,9% de los ocupados trabajaban como asalariados. Mientras que el resto, un 21,3%, trabajaba por cuenta propia, un 7,2% en el servicio doméstico, un 2,0% trabajaba en calidad de familiares no remunerados y un 0,4% reportaba ser empleador. Sin embargo y en relación con la misma encuesta realizada un año antes, en junio 2008, se observó una caída de ocupados como obreros en 4,3 puntos porcentuales, mientras que los ocupados como trabajadores por cuenta propia aumentaron en 2,8 puntos porcentuales. Lo anterior significa que muchos individuos frente a la falta de trabajo en el mercado formal debieron ingeniárselas para crear sus propios empleos.

La distribución espacial de los pobres en los márgenes de la ciudad y la localización de las fuentes de empleo en otros sectores (centro extendido, barrios de clases medias y altas, nuevas localizaciones periféricas) (cf. capítulos 4 y 5) han aumentado los costos de tiempo y desplazamiento para estos grupos (Winchester, 2008). Asimismo, las recientes reestructuraciones en el transporte público, el Transantiago,⁴⁷ han acentuado las desigualdades de movilidad.

En este sentido, un dato que me parece importante de destacar es el lugar donde trabajan los habitantes de la comuna de La Pintana. La encuesta mencionada anteriormente nos permite observar que un 26,7% de los ocupados trabaja en su misma comuna de residencia; un 12,5% en la comuna de Santiago; un 7,2% en Providencia; y un 6,4% en Las Condes, mientras que las comunas vecinas de Puente Alto, La Florida y San Bernardo concentran el 10,8% de los

⁴⁵ Hablaré de empleo informal para referirme al trabajo por cuenta propia no profesional, administrativo o técnico, al trabajo familiar no remunerado, al empleo no calificado en microempresas (de número igual o menor número que cinco trabajadores) y al servicio doméstico (definición elaborada por CEPAL)

⁴⁶ Un estudio de la Pontificia Universidad Católica sobre ferias libres indica que estas generan cerca de 200 mil empleos a través de 60 mil puestos establecidos y 50 mil 'coleros' (locatarios informales). [Fuente: www.elmostrador.cl (periódico online). Consulta, octubre 2010].

⁴⁷ Se puso en marcha un nuevo sistema de transporte (cf. capítulo 5), el cual afectó los desplazamientos de los grupos más pobres, que vieron reducidas las frecuencias y aumentados los tiempos de viaje, repercutiendo en la accesibilidad de estos grupos hacia el resto de la urbe. El transporte público parecía ya no asegurar los desplazamientos de la población.

trabajadores, lo que significa que un número importante de pobladores se emplea en la misma comuna que habita y en las comunas aledañas del sur de la ciudad, lo que se contradice con la idea predominante de las grandes movilidades efectuadas por los pobres para ir a trabajar. Al respecto, las cifras indican que estos se movilizan un 64,4% en locomoción colectiva, un 14,4% a pie, un 10,6% en auto particular y un 4,4% en bicicleta. En contraste, los tiempos de viaje reflejaban que un 32,1% demoraba más de una hora en llegar a su trabajo, el 41,0% un máximo de 30 minutos, mientras que el 26,9% tardaba entre media hora y una hora (Universidad de Chile, 2009). Ello vendría a dar cuenta de la importancia de la proximidad.

Trabajar en la misma comuna. La proximidad como recurso

Figura N° 51: Mujer trabajadora, El Castillo



Fuente: Lazo (2011).

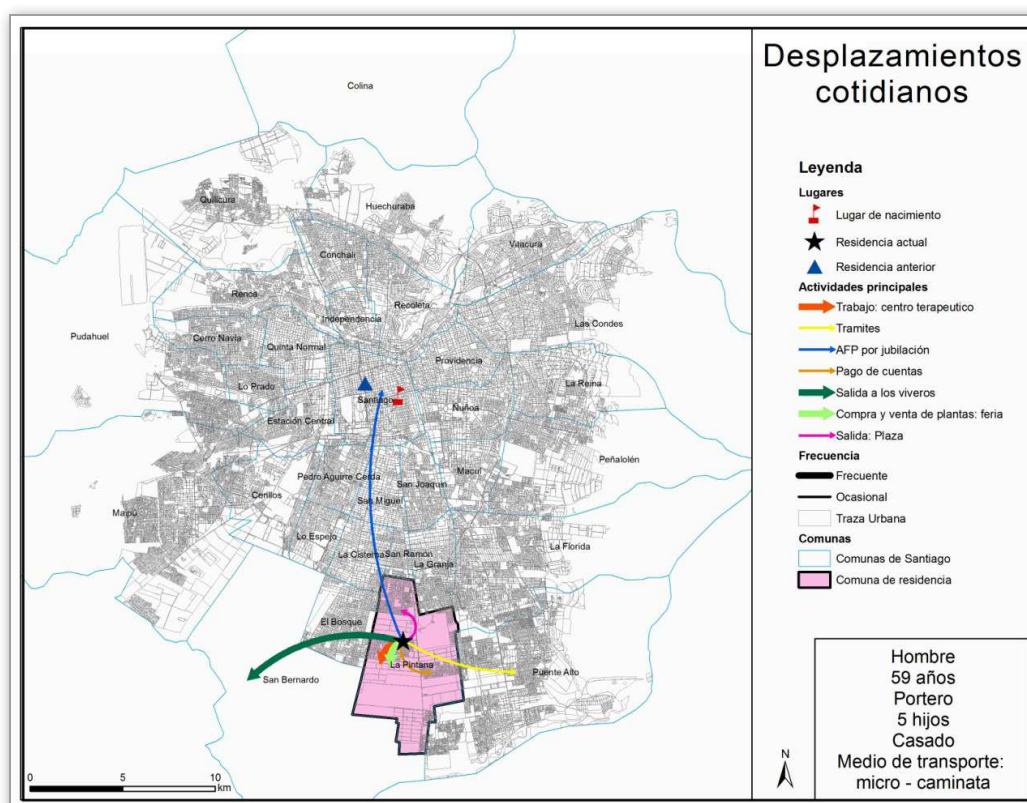
Si bien los pobres que habitan en las ciudades han logrado formalizar su vivienda, me doy cuenta de que las barreras para integrar el mercado laboral siguen estando presentes. Como se puede constatar en el estudio anterior, los habitantes de El Castillo no solo se emplean en las comunas alejadas y que concentran el mercado de trabajo, como al oriente de la ciudad, sino que además una buena parte de la población se emplea en la misma comuna o comunas vecinas, realizando trabajos realmente precarios. Esto constituye parte de las estrategias que han debido tomar los habitantes en relación con su empleo y los costos de movilidad asociados a ello.

Conocí a Tomás, Pedro e Isabel gracias a Catalina, una antropóloga que estaba ayudándome con las entrevistas en El Castillo. Estos casos fueron claves para darme cuenta de la importancia que tiene la proximidad para estas personas, pues les permite poder enfrentar las

necesidades de su familia y poder emplearse con mayor libertad. Las estrategias de búsqueda de empleo centradas en la localidad son muy privilegiadas por estos grupos.⁴⁸

Tomás tiene 59 años y es portero de un centro terapéutico que está ubicado en la población El Castillo. Él trabaja hace varios años ahí y está consciente de las facilidades que ese oficio le da, sobre todo que puede desplazarse a su trabajo a pie o en bicicleta y no gastar en transporte. Como Tomás hace turnos en el centro donde trabaja, puede gestionar mejor su tiempo y dedicarse a otros ‘trabajitos’. Él tiene un triciclo,⁴⁹ que le permite poder transportar la mercancía para el negocio de dulces que atiende con su mujer en su casa. El día de la entrevista, Tomás se había desplazado en su triciclo hasta la comuna vecina de Puente Alto para comprar la mercadería necesaria para vender en este negocio. Junto con este trabajo, él vende algunos días de la semana plantas en una feria vecina y en la feria de la población, por lo que también debe desplazarse a los viveros que están hacia San Bernardo, trayectos que hace en micro o en el mismo triciclo. Dice que prefiere caminar o andar en su triciclo, pues esto le permite ahorrar el dinero que se gastaría en transporte público.

Figura N° 52: Movilidad cotidiana de Tomás



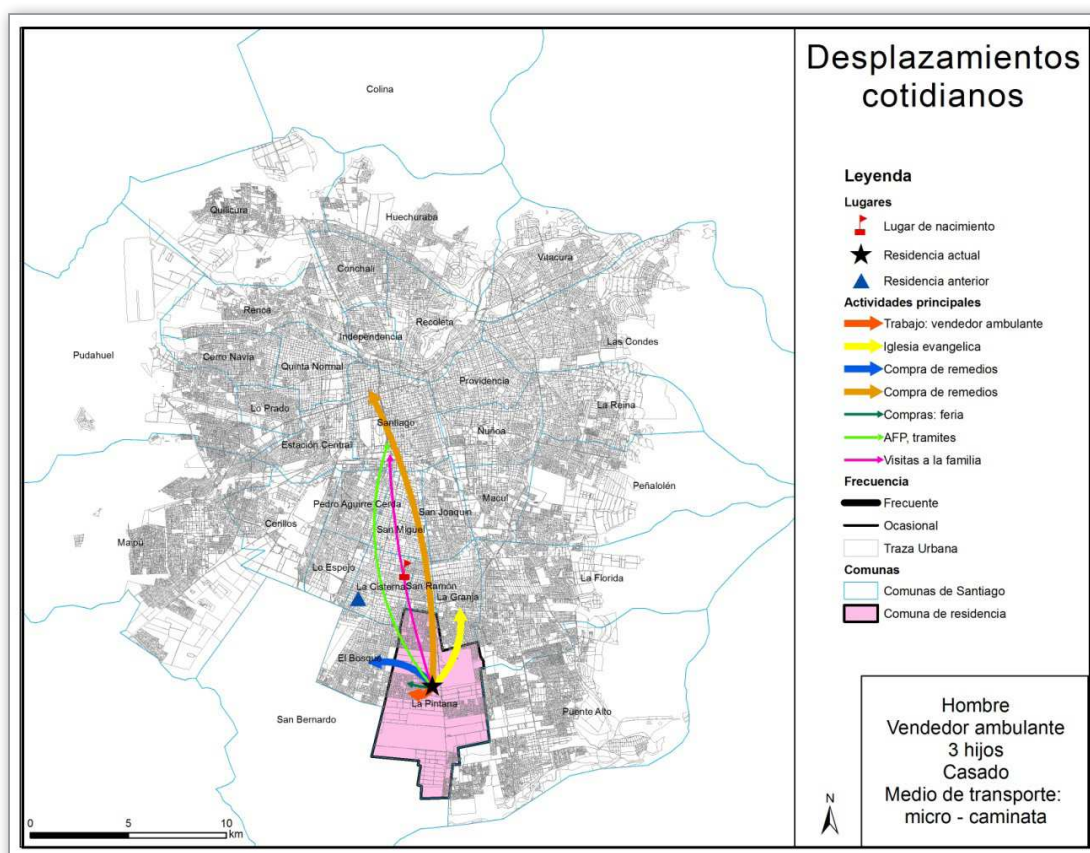
Fuente: Elaboración propia basada en entrevistas.

⁴⁸ El tamaño de la ciudad de Santiago permite poder realizar aún trayectos a pie o en bicicleta para poder acceder a las comunas vecinas, lo que es más difícil de llevar a cabo en otras metrópolis de América Latina, como es el caso de Ciudad de México (Paquette, 2010).

⁴⁹ Triciclo: tipo de transporte o carro conducido por una bicicleta que permite trasportar objetos. Muy utilizado por las poblaciones pobres, para transportar y vender cartones, comidas etc.

El caso de Pedro es bastante similar al de Tomás. Este hombre se emplea en el mercado informal: es vendedor ambulante de productos farmacéuticos. El transporte público es vital para él, pues le sirve para poder llegar al lugar donde se abastece y al mismo tiempo vender en el recorrido de las micros. Lo dejan subir al bus sin pagar y esto le permite poder sacar un mejor provecho de su venta. Esta movilidad cotidiana más extensa no se contrapone a una movilidad intensa a escala de la proximidad. De hecho, para Pedro su población es también su fuente de trabajo, ya que se desplaza a pie por toda la comuna vendiendo sus productos.

Figura N° 53: Movilidad cotidiana de Pedro



Fuente: Elaboración propia basada en entrevistas.

Isabel tiene 39 años y, al igual que Tomás y Pedro, no tiene un trabajo estable. También se dedica al comercio ambulante: vende productos cosméticos en la población y a veces le toca ir al 'barrio alto', específicamente al sector oriente de la ciudad. Sin embargo, esto no le es suficiente, pues su marido tiene un trabajo precario y ella entonces también trabaja en su casa haciendo 'empanadas' y 'calzones rotos' productos que vende en la población. Isabel sale muy poco, pues su fuente de trabajo principal está en su población, situación que le permite además poder cumplir con su rol de madre e ir a buscar a su hijo a la escuela, desplazamiento que hace en bicicleta o a pie.

Lo que más me llama la atención de la movilidad cotidiana de estos habitantes es la localización del empleo en la proximidad. A pesar de su precariedad, es la flexibilidad dada por la localidad y la reducción de los costos (monetarios y de tiempo), asociados a los desplazamientos, lo que permite a los individuos generar prácticas y estrategias que hagan más vivible la situación de precariedad en que se encuentran.

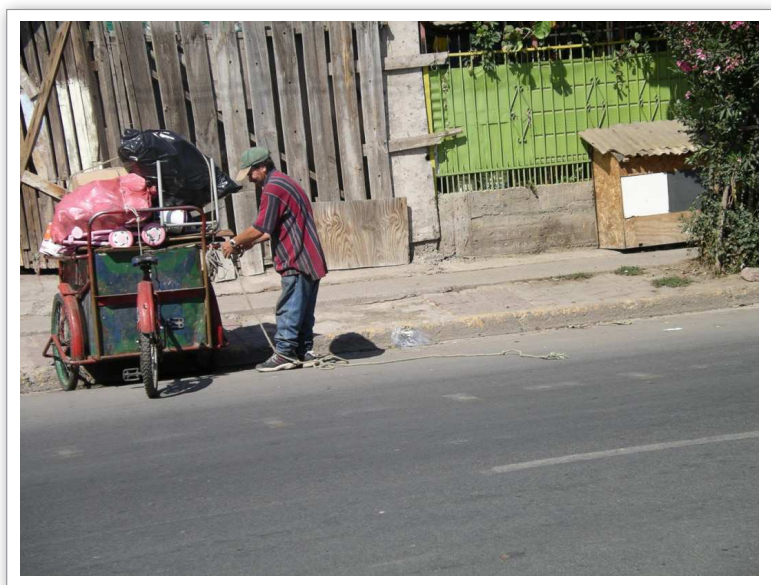
De este modo, y para muchas de estas personas, el espacio local se constituye en un importante parámetro para acceder al empleo, lo que genera muchas veces en los barrios pobres un importante micromercado de trabajo.

Los relatos recogidos en El Castillo van mostrando que en los barrios pobres una movilidad cotidiana baja a nivel de la ciudad no solo se relaciona con la falta de ingresos o con un repliegue barrial, sino que también corresponde a una estrategia que permite maximizar la capacidad de sus habitantes para movilizar recursos, los que muchas veces se encuentran más fácilmente en el entorno local. En este sentido, el territorio de la proximidad y lo local se transforma en un espacio muy practicado, donde sus individuos son ‘muy móviles’ y se sienten seguros.

Él [su papá] estuvo trabajando en el 28 de Santa Rosa y no le gustó. Prefirió venirse, le salió un proyecto en la municipalidad y se puso a trabajar como microempresario en la casa. Le sale mucho mejor [...]. Ahora [ella] se mantiene en la comuna [mamá], está trabajando aquí. Se pone a vender comida rápida, aquí compra todo [...] (joven, El Castillo)

Es necesario reconocer, entonces, la contribución del sector informal local al desarrollo económico y al empleo, que pone énfasis en las lógicas y las estrategias que los individuos ponen en marcha, pues es la forma que tienen los hogares más pobres para sobrevivir mientras no surjan nuevas oportunidades. Esta ‘dependencia local’ deja al descubierto los recursos puestos en marcha por los sujetos cotidianamente, al mismo tiempo que el barrio surge como un soporte frente a la dificultad que tienen sus habitantes de moverse más lejos.

Figura N° 54: Cartonero, El Castillo



Fuente: Lazo (2011).

La movilidad cotidiana femenina y sus exigencias

He observado a lo largo de este análisis de las prácticas de movilidad cotidiana y de la relación del individuo con su territorio de proximidad, que las exigencias de la movilidad pesan también sobre las mujeres más pobres, quienes deben ser capaces de articular empleo y labores domésticas, lo que viene a ser también compensado por la flexibilidad que otorga el empleo local e informal. Estudios realizados por el Banco Mundial en 2004 muestran que las mujeres tienden a integrarse a los mercados laborales en trabajos que presentan mayor precariedad e informalidad, lo que se traduce en un alto grado de inseguridad laboral, y de tiempos parciales de dedicación a sus empleos, lo que les permite poder combinar el cuidado de los hijos con el trabajo (Winchester, 2008).

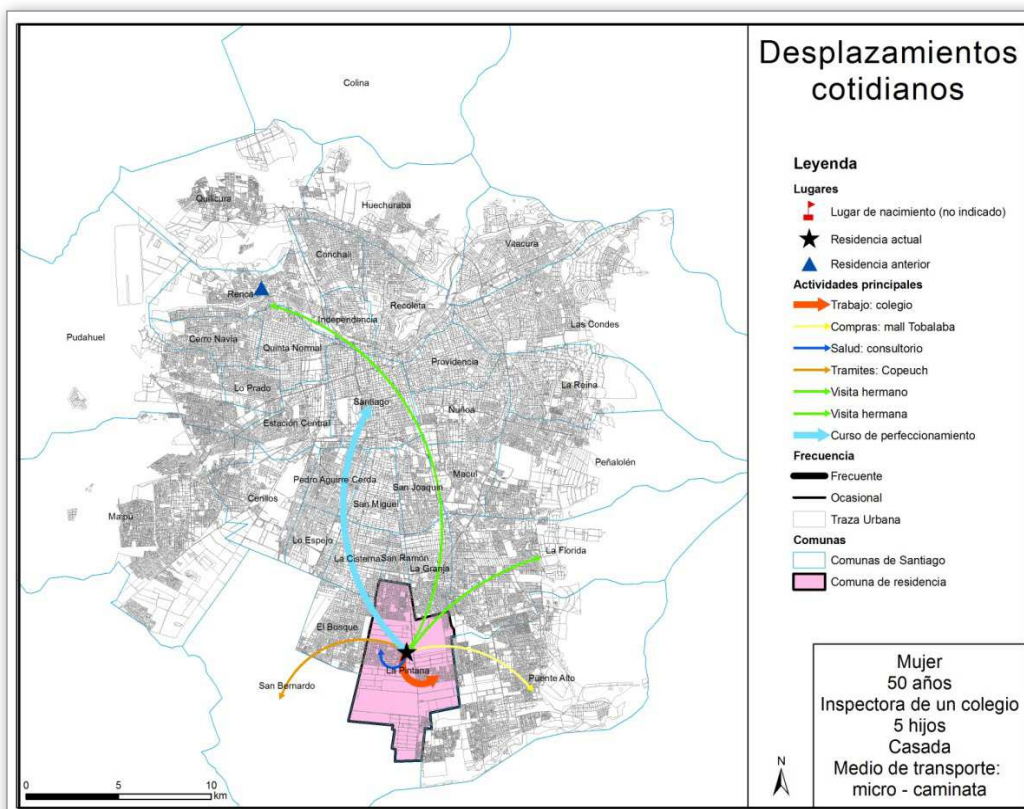
En este sentido, para ellas es el trabajo a proximidad una estrategia para la movilidad, condición que les posibilita poder cumplir con sus roles familiares y poder aportar monetariamente con ingresos al hogar. Observo que las mujeres pobres efectúan más desplazamientos que los hombres, pues el hecho de ser muchas veces jefas de hogar y madres, les significa tener que desplazarse por varias razones, haciendo muchas más paradas a lo largo de sus trayectos. Por lo tanto, el barrio se transforma para muchas de ellas en un recurso-soporte que les permite poder articular de mejor manera su movilidad cotidiana.

Lucía vive hace 18 años en La Pintana y tiene siete hijos: cuatro casados y tres más pequeños, además de nietos. Hace un año, Lucía trabajaba más o menos cerca de su casa, tomaba una micro y llegaba a la hora. Sin embargo, y debido a los problemas de locomoción

que comenzaron a existir en la comuna, luego de la restructuración del transporte, ella decidió economizar en tiempo y cansancio y dejar ese trabajo, a pesar de que el ingreso era mejor. Al momento de la entrevista encuentro a Lucía en su casa, rodeada de sus nietos pequeños, calentándose con un fogón. Ella me cuenta –entre los juegos de sus nietos, los llantos de uno y los gritos de otro– que vende actualmente ropa usada en la feria de la población para ayudar con los gastos del hogar. Este no es un puesto legal, ella se pone al final, como ‘colera’. Trabaja de martes a domingo de 9 a 3 de la tarde, hora en que llega a su casa a hacer el almuerzo para sus hijos, y luego sale a la Estación Central a comprar más ropa para vender al día siguiente. Lucía hace muchas actividades, además de las labores del hogar, el trabajo y la familia. Participa activamente en las actividades del barrio.

Marta al igual que Lucía me recibe en su casa después de su trabajo. Me ofrece té y empezamos a conversar. Ella tiene también un trabajo cercano. Se desempeña hace diez años como inspectora en un colegio de La Pintana. Antes trabajaba en un turno de noche y salía a las 10:30, sin embargo, esto no le permitía poder estar en el hogar. Hace un año que cambió su horario y trabaja hasta las 17 hrs., lo que para ella ha sido un gran cambio. Puede estar más tiempo en casa y con sus hijos adolescentes, además que le permite aportar al presupuesto familiar. Hoy Marta trabaja muy cerca de su casa, toma una micro y se demora 20 minutos en llegar a su trabajo, tiempo que le significa una gran ventaja, pues su marido debe salir muy temprano en la mañana.

Figura N° 55: Movilidad cotidiana de Marta

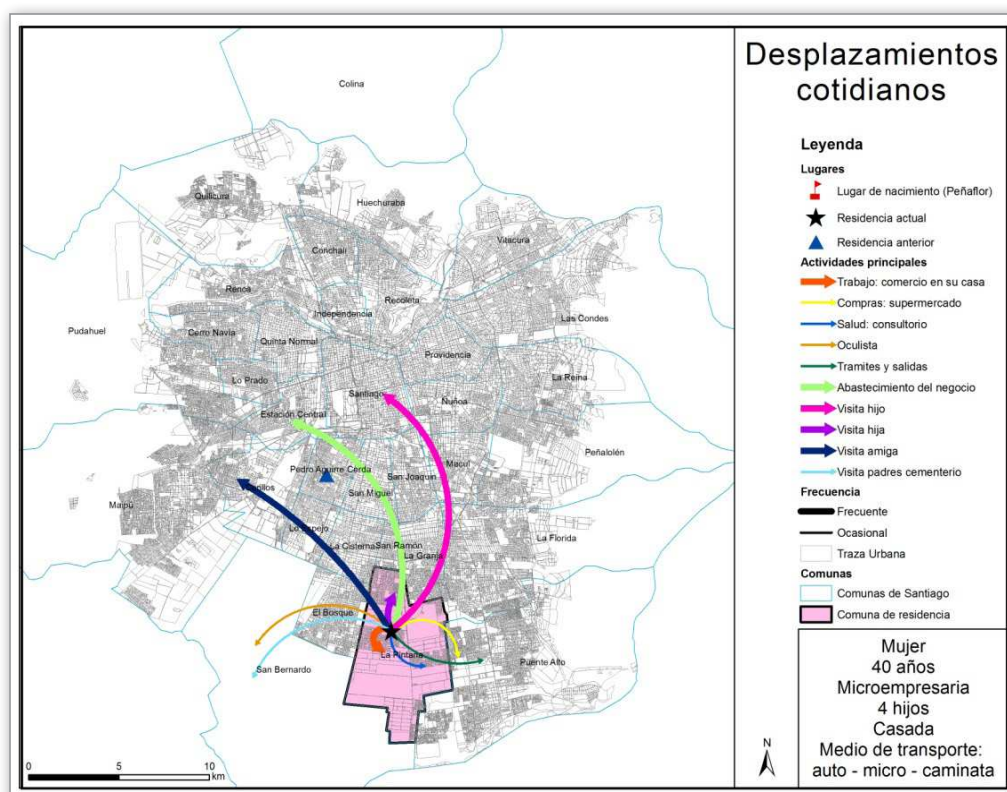


Fuente: Elaboración propia basada en entrevistas.

La historia de Ana es también una historia como la de muchas mujeres de la población. Ella es una comerciante que se instaló con su negocio en el frontis de su casa. Me recibe en su negocio y hablamos entre clientes que van y vienen.

Ana llegó a la población con sus tres hijos pequeños y su marido. Desde que le entregaron su casa, pensó en instalar un negocio. Este en un principio funcionó en el patio de la casa. Ana poco a poco empezó a vender y le fue bien, se instaló con pocas cosas y hoy día tiene un negocio grande en la entrada de su casa: vende abarrotes, bebidas, hay carga de celular, internet, etc. Sin embargo, me explica que tener un negocio es bastante sacrificado, pues nunca puede cerrar y eso le significa estar pegada en su casa siempre, incluso los fines de semana en la noche, que es cuando su marido la acompaña. A pesar de esto, ella sabe que tiene la ventaja de poder aportar con más ingresos al hogar, que puede atender a sus hijos, prepararles el almuerzo y llevarlos al colegio, sobre todo al más pequeño de nueve años. Asimismo, Ana siempre encuentra tiempo para ayudar a los demás. Está muy implicada en la villa y es dirigente social. Si hay algo urgente ella no duda y cierra el negocio para poder participar.

Figura N° 56: Movilidad cotidiana de Ana



Fuente: Elaboración propia basada en entrevistas.

Entre los relatos recogidos me encontré también con que muchas mujeres, debido a las responsabilidades en el hogar, temen trabajar fuera de su barrio o comuna, pues el tiempo de desplazamiento y los costos son muy altos. Sin embargo, muchas de ellas se ven en la obligación de ir a trabajar lejos y se sienten inseguras al alejarse de su residencia. Es el caso de la Señora Tere, quien me contó con gran angustia lo que implicaba tener que trabajar lejos de su casa.

[...] ella [la nieta] es la única niñita, entonces le digo a los chiquillos: ‘No salgan a la calle, cuiden a la niña’. A veces ya me voy yendo, que me acuerdo de una cosa, a veces me acuerdo de otras cosas [...] No trabajo tranquila, estoy pensando: ‘¿Qué estará pasando en la casa?’ [...] yo por eso me siento mal, pienso que no estoy yo [...]

La discriminación y la búsqueda de trabajo

Así como las cuestiones de género cuentan a la hora de utilizar el barrio como un soporte para la movilidad cotidiana, el vivir en El Castillo, barrio pobre y estigmatizado, aparece también como un factor que acentúa esta dependencia con la proximidad, pues existe una discriminación cuando se busca empleo mas allá de los límites de la comuna o del barrio.

[...] me he sentido muchas veces discriminada, porque yo estuve trabajando en una casa [como empleada doméstica] que no sabían donde vivía y cuando supieron donde vivía me echaron [...] llevaba un año trabajando con ellos y de un día para otro me dijeron: ‘Hasta aquí no más trabaja’. ‘Está bien’, dije yo, ‘sé que me están echando porque soy de La Pintana’ (mujer adulta, El Castillo)

Yo en mi currículum no pongo comuna de La Pintana, porque lo he mandado y me llaman y me dicen: ‘¡Ahh, eres de La Pintana!’ y después no me llaman más [...] pongo la dirección de mi casa, pero no pongo comuna de La Pintana, pero colocaba mi liceo Villa La Pintana y me decían: ‘¡Ahh estudió en La Pintana!’ (joven, El Castillo)

3.2 La vecindad, las redes familiares y los servicios. Su rol para la movilidad cotidiana de los más pobres

Tal como sucede en el tema del empleo, las redes familiares y sociales, así como los servicios y establecimientos a proximidad, tienen un papel importante en la movilidad cotidiana de los más pobres. Para Fol (2009), este hecho puede tener un doble efecto. Por un lado, tiende a reducir el peso de la exigencia a la movilidad a gran escala, y por el otro, aumenta el potencial de movilidad de estos grupos.

La familia y los amigos

En el caso de los lazos familiares, vecinales y de amistad que se fueron creando a lo largo de los años en El Castillo, puedo observar que estos ejercen un efecto importante sobre la movilidad cotidiana de sus habitantes.

La importancia de estas redes radica en el hecho de que la mayoría de los habitantes de El Castillo lleva más de veinte años viviendo en la población. Asimismo, muchos de los entrevistados tienen al menos un familiar, padre, hijo o hermano, que vive también en la misma comuna. Esta situación viene a dar cuenta de un contexto familiar importante basado en la localidad. Incluso, en términos de movilidad residencial, puedo observar cómo muchos jóvenes se han independizado de sus padres y han postulado a los subsidios que da la municipalidad para obtener casa en la misma comuna. Si bien el entorno puede parecerles hostil, inseguro y con altos grados de delincuencia, los lazos que se tienen son muy valorados, y cuentan a la hora de las rutinas diarias de estos individuos.

Entrevistadora: “¿Y por qué decidiste seguir viviendo en este sector?”

Hombre: [...] tengo una hija de 7 años y en estos momentos yo elegí por conveniencia, porque mi hija es menor de edad. Tiene 7 años, en un minuto trabajaba mi pareja y necesitamos el apoyo directo de nuestra madre y abuela (quien vive en el barrio), y entonces se tomó la decisión por eso [...] (hombre joven, El Castillo)

[...] mi mamá, como yo, la inscribí acá (sic). Ella obtuvo casa dos más allá, entonces yo cuando los vi viejitos a los dos –porque mi papa murió de 92 años, nunca se enfermó de nada, y ellos vivían los dos allá en su casa y yo acá, entonces todos los días nos frecuentábamos– y entonces cuando yo vi que ellos ya empezaron con sus enfermedades le digo (sic): “Mamita, te vas a tener que ir a vivir conmigo porque ya estás delicada de salud, mi papá está complicado, ¡ya! Te vas a tener que ir conmigo” [...] así que me los traje conmigo, se compró una casa de madera mi mamá y se adosó a los que tenían (sic), y ahí ellos vivían con su pieza, todo unido, no casa aparte. Se hizo un comedor grande. Todos estábamos juntos para almorzar y solamente la pieza para que ellos durmieran con separación, ahí mismo dentro de la casa, pero con su puerta de división [...] (mujer adulta, El Castillo)

[...] Porque mi mamá vive a la vuelta y para no dejarla sola he tratado de estar aquí no ma’ poh [...] (mujer adulta, El Castillo).

Me parece entonces que tanto la familia como los vecinos y los amigos tienen un rol importante en las prácticas de movilidad cotidiana de los sectores populares. Consagran una parte importante de sus desplazamientos para visitarlos, desplazamientos que se dan en un radio bastante cercano. En este sentido, los desplazamientos a pie o en bicicleta para visitar parientes o vecinos son muy frecuentes. Ello, viene a reforzar el arraigo con el lugar que se habita.

[...] tengo amigas aquí dentro de la Villa y tengo una amiga en San Rafael y nos vamos a pie y nos venimos a pie. A la muni [municipalidad] vamos a pie. Vamos a pagar la luz y el agua a pie. No hay problema [...] (mujer adulta, El Castillo)

[...] sí, estoy acostumbrado ahora y por lo demás, a veces salgo, me conoce la mayoría de la gente, los ubico y no tengo ningún temor al salir en la noche; no tengo problema, conozco a los que son malucos [...] (hombre adulto, El Castillo)

[...] yo pienso de mis vecinos, de la gente que tengo alrededor, que es gente muy humana, muy solidaria. Es gente como que viene de otra época porque nosotros somos la mayoría viejos, pero sí con hijos grandes; entonces pienso que la gente es solidaria, no es mala [...] (mujer adulta, El Castillo)

Sin embargo, no se debe olvidar que existe una buena parte de parientes o miembros de la familia que no viven en El Castillo y que por lo tanto suscitan otro tipo de desplazamientos más allá del barrio, muchas veces costosos en tiempo y dinero. Paula tiene familia en Peñalolén, a quienes visita a menudo, al menos una vez por semana. Isa tiene su hijo que vive en Lo Valledor, así como Clody y otros pobladores.

En este sentido, la movilidad cotidiana asociada a las visitas familiares juega un papel importante para estos grupos, ya sea a escala barrial, comunal o de la ciudad, por lo que la introducción de cambios en el sistema de transporte y en la accesibilidad afectan estos desplazamientos, acentuando el repliegue en los espacios de la proximidad.

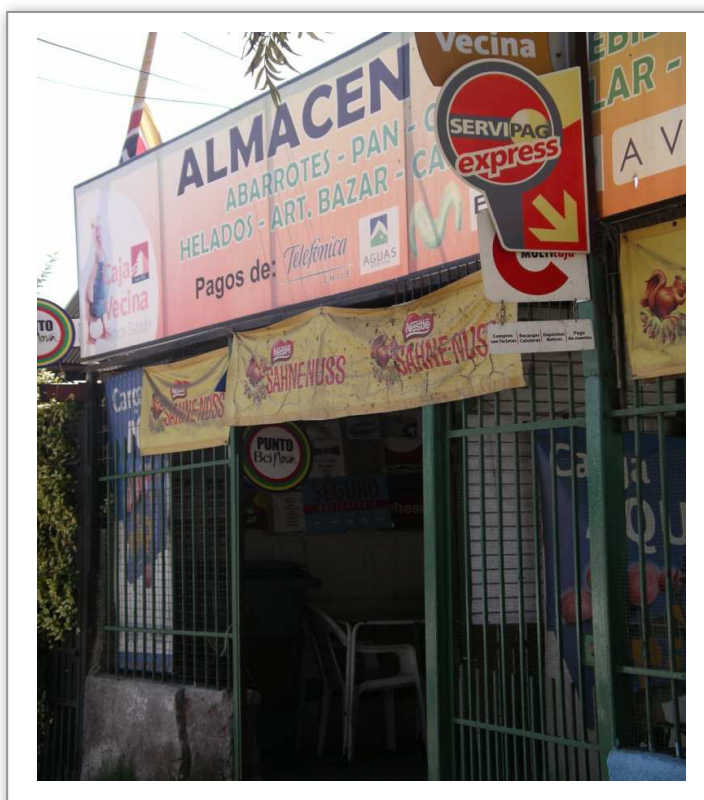
[...] yo no voy donde mi hermana qué rato. Mi hermano qué rato que no va también. Mañana voy a ir, y voy con miedo, porque no sé qué tengo que tomar. Mi hermano me dijo: 'Cámbiate en una micro y después en un colectivo' [...] para mí salir es atroz, por lo que está pasando en la locomoción más que nada [...] (mujer adulta, El Castillo)

La modernidad y los servicios

El Castillo ha cambiado desde que llegaron los primeros habitantes. Atrás quedó la época en la que no había luz, ambulancias ni consultorios, menos escuelas para los hijos. Hoy día el sector está muy poblado y cuenta con bastantes servicios a proximidad (servicios de pago, supermercados, almacenes y colegios) que permiten a sus habitantes poder realizar estas actividades sin tener que desplazarse largas distancias, lo que les significa ahorrar dinero y tiempo.

[...] hay hartas cosas ahora porque cuando nosotros llegamos no teníamos ni ambulancia ni consultorio, pero ahora tenemos el consultorio de Santiago de Nueva Extremadura, que es una posta de urgencia, hasta con cirujanos, con rayos. Es un adelanto enorme para la comuna y que atiende las 24 horas del día, toda la noche y estamos a un paso. Tenemos Caja Vecina, que uno va a pagar sus cuentas a Juanita. Tenemos Servipag afuera, el supermercado. Esas cosas no las teníamos antes, ahora vamos a tener tres vías exclusivas, entonces es un adelanto, porque cuando nosotros llegamos acá teníamos una sola calle: unos van y otros vienen, nada más, pero sí, se han hecho hartos adelantos, se han hecho bastantes [...] (mujer adulta, El Castillo)

Figura N° 57: Almacén y centro de pago, El Castillo



Fuente: Lazo (2011).

[...] aquí está todo: hay supermercados, colegios, hay iglesias, está la posta, está todo ese tipo de cosas (hombre adulto, El Castillo)

“...aquí todo dentro del barrio nomás. Las compras voy acá al ACuenta [supermercado] y mis cosas las compro en la feria, y el consultorio queda aquí mismo, y particular [doctor] que he ido es lo menos a Puente Alto, yo no me complico [...] La Pintana tiene tantas cosas ahora, lo único que le falta es como Puente Alto: tener sus propias cosas. Acá tenemos (sic) puro Banco Estado, cosas que deberíamos tener más pero no hay espacio [...] (mujer adulta, El Castillo)

En la medida que iba recogiendo relatos, hablando con los habitantes, observando lo que ocurría en este barrio, aparecía el nombre de Puente Alto como una comuna importante para los habitantes de El Castillo. Puente Alto es una comuna vecina a La Pintana, que en la actualidad se ha desarrollado como un nuevo centro para las comunas del sur oriente de la ciudad, ya que cuenta con una buena infraestructura (línea de metro), variados servicios (malls, supermercados, hospitales, etc.), una oferta inmobiliaria importante y una creciente oferta de empleos. En este sentido, muchos de los pobladores de El Castillo que antes debían dirigirse al centro a hacer determinados trámites, hoy los hacen en Puente Alto por la cercanía (hay colectivos que van desde La Pintana hacia esta comuna) y la facilidad de acceso que les brinda el metro hacia otros destinos de Santiago. También me sorprende cómo este sector no solo ha pasado a ser un centro de servicios y lugar de trabajo, sino que también el mall (centro

comercial) de Puente Alto o La Florida se ha constituido en un núcleo que atrae a las familias que tienen mejor situación económica dentro de la población. Se trata de familias jóvenes, algunas con auto, las que se dirigen hasta el centro comercial por diversión o para realizar algunas compras.

Tengo que ir a pagarme, ir a Puente Alto. Antes iba a Santiago o acá a Gran Avenida, pero ahora tengo la locomoción ahí, y como se busca siempre la parte económica y con un pasaje voy y vuelvo, un cuarto de hora, en pagarse otro cuarto de hora, media hora; en una hora estoy de vuelta [...] (hombre adulto, El Castillo)

Al Líder [supermercado] ahí a Puente Alto [...] nos vamos en la 205 [bus], nos deja allá mismo, después nos venimos en un auto para acá [colectivo] (mujer adulta, La Pintana)

Voy al 14 de la Florida o al Florida Center. Si no, acá en Puente Alto (mujer adulta, El Castillo)

Vamos al mall, vamos a Puente Alto [...], al 14 de La Florida. Y ahora hay otros mall que los vamos a ir conociendo de a poco [...] la idea de llegar del trabajo, bañarme, pescar mi ropa y salir con los niños, dar una vuelta al mal [...] (hombre adulto, El Castillo)

Las ferias⁵⁰

Sin embargo, y a pesar del surgimiento de estos nuevos servicios, veo que las ferias del sector siguen siendo uno de los lugares más importantes de abastecimiento para la gente más pobre de El Castillo, para aquellos que no pueden acceder a otros lugares un poco más alejados, como el mall y los supermercados. La feria es por tanto un lugar cercano, sobre todo es más barato y permite no tener que desplazarse hasta el supermercado que está afuera de El Castillo o hasta Puente Alto. Asimismo, es un lugar de trabajo, al mismo tiempo que de encuentro y socialización entre los habitantes de El Castillo.⁵¹

[...] yo trabajo en la feria. Ahí compro todo: fideos, el arroz, el azúcar [...] (mujer adulta, El Castillo)

[...] voy a la feria. Como no estoy trabajando, me arranco y voy a la feria. Vendo ropa, cachureos como se dice [...] no me gusta comprar en el supermercado porque el supermercado es muy caro. Yo compro mis cosas en la feria, la mercadería. Al supermercado de repente voy si quiero cosas que acá no se encuentran, pero la nada misma [...] (mujer adulta, El Castillo)

⁵⁰ Feria: mercado de frutas y verduras.

⁵¹ La feria es un lugar muy importante, sobre todo para el consumo de las familias de bajos ingresos. Un estudio de la Pontificia Universidad Católica sobre las ferias libres indica que de las 394 ferias que se emplazan en la capital, estas generan el 70 % de la oferta de frutas y verduras que consume la población. Fuente: www.elmostrador.cl (periódico online) [consultado, octubre 2010].

Entrevistadora: ¿Va a la feria? [...]

Hombre: Sí, pero no a comprar, a mirar nomás. Yo no compro ninguna cebolla, voy a ver lo que hay, las novedades, salgo por salir a andar [...] (hombre adulto, El Castillo)

Figuras N° 58 y 59: Feria, El Castillo



Fuente: Lazo (2011).

La oferta educativa

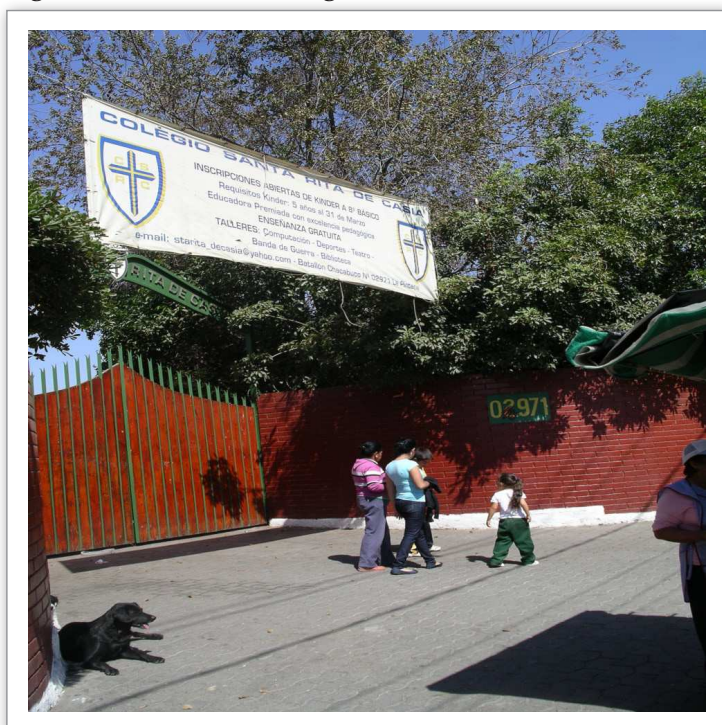
Otro de los factores que acrecienta la importancia de la localidad y facilita un tipo de movilidad cotidiana centrada en la proximidad son los establecimientos educacionales. El caso de La Pintana es bien particular entre las comunas pobres. Constató que esta comuna cuenta con varios establecimientos educacionales subvencionados y municipales de excelente calidad que se han instalado en el sector, lo que permite que la cobertura escolar abarque un 100%, reduciendo así una movilidad cotidiana más lejana causada por el factor estudios.

Surge en el relato de los habitantes la importancia que ejerce la educación para el futuro de sus hijos, destacándose el hecho de poder tener acceso a ella dentro de la misma comuna. En este sentido, La Pintana se diferencia de otras comunas pobres de la ciudad donde los individuos que quieren educación de calidad deben salir a buscarla a otros lugares.

La señora Romi, madre de cuatro hijos, tres de los cuales trabajan y un niño adolescente, refiriéndose al colegio de la comuna donde estudiaron sus hijos me cuenta:

[...] por cercanía y calidad [...] y son excelentes los profesores, los alumnos son los malos (risas); lo bueno que los profesores son de otra época y les enseñan los valores a los jóvenes y eso es rescatable [...] Por ejemplo, está el Marcelino Champagnat, que es un colegio marista súper bueno; el Nosedal; el Almendral; el Blas Cañas; que están dentro de La Pintana. Son colegios de prestigio. Bueno, así no es necesario salir de la comuna para estudiar [...]

Figura N° 60: Entrada al colegio Santa Rita de Casia, La Pintana



Fuente: Lazo (2011).

Las organizaciones de barrio: la participación y la asociatividad

Las organizaciones, la participación y las actividades son también características esenciales de la vida en un barrio popular latinoamericano. Son estas organizaciones elementos que le van dando cohesión e identidad al territorio. Asimismo, acentúan el arraigo que se tiene con el barrio que se habita.

Figura N° 61: Junta de Vecinos, El Castillo



Fuente: Lazo (2011).

La vecindad no solo se constituye en un verdadero pilar para la sociabilidad de los habitantes de los barrios pobres, sino que también es la base desde donde los individuos logran construir movilidades basadas en la proximidad. Para los grupos populares, la vecindad y la proximidad conforman recursos altamente valorados y configuran una especie de soporte (Merklen, 2009). De hecho, el barrio continúa siendo funcional a pesar de los procesos crecientes de individualización y el crecimiento de las movilidades espaciales. Tal como he intentado desarrollar a lo largo de estas páginas, la proximidad se transforma para los grupos más pobres en el lugar donde se desarrollan prácticas como el trabajo, las compras y la sociabilidad. Lo anterior va sin duda construyendo un arraigo con el territorio, donde el barrio se transforma en un recurso para la vida cotidiana, sobre todo en contextos de precariedad (Lehman-Frisch et al., 2007).

[...] por eso te digo que en estos barrios es así; por eso pienso que he durado acá, porque la gente es muy solidaria. Si le pasa algo al de al frente, al de acá, desgracias [...] cosas de enfermedad, duelos, lo que hace a la gente más humana, porque a veces cuesta [...] (mujer adulta, El Castillo)

[...] acá cualquier cosita se comunica al tiro, cualquier persona se comunica si pasa algo, se enferma, se corre la voz al tiro [...] es que aquí hay una junta de vecinos y se reúnen, se junta la gente y opina, en ese sentido hay comunicación [...] (hombre adulto, El Castillo)

En El Castillo existen varias organizaciones que se fueron formando en los años noventa y que permitieron enfrentar varias de las problemáticas que había en la población. Existen actualmente las juntas de vecinos, el Consejo Vecinal de Desarrollo (CVD), los clubes deportivos, los grupos de mujeres, talleres de formación, centro de madres y centros para el adulto mayor. También está el Comité de Allegados, que permite a aquellos allegados de La Pintana poder optar a una casa propia en la misma comuna. Asimismo, opera un comité que se encarga de financiar la construcción de casas nuevas (según previa solicitud y estudio del caso en particular), procediendo a derribar las antiguas casas con problemas de habitabilidad. Todo esto, habla del interés y la motivación que tiene este grupo de individuos por mejorar su calidad de vida e integración con el resto de la sociedad. Esto acrecienta la movilidad cotidiana local, asociada a las actividades, implicando a muchos de los habitantes con su escala barrial, como es el caso de Ana:

[...] ayer andaba ayudando a una persona que tiene una deuda grandísima. Es una señora que trabaja en la feria, que le cuesta desenvolverse. Tiene problemas psicológicos y estoy haciendo todos los contactos para poder ayudarla. Tiene una deuda de siete millones en el banco, así que ayer fui a inscribirla al programa Puente para que la visiten y la evalúen. Andaba conmigo otra señora que es la que me acompaña a mí en todas las labores sociales; aparte de eso, yo también presido un centro de acción social, así que siempre estoy vinculada a los problemas de la gente. Estuvimos hasta las 12 del día, porque después me junté con otro dirigente en el

Departamento de Obras, donde estamos viendo el tema de regularización, porque hay mucha gente que ha construido y no se ha preocupado de sacar sus planos. Y ahora como hay proyectos de Serviu, en donde la gente puede postular, pero para eso Serviu exige tener regularizado lo que construyó [...] hasta las 12:30 y ya de ahí me vine a la casa, hacer almuerzo apuradita y después almorcé tipo 4 de la tarde. Ya después llega mi hijo, que está en el Santa Rita. A las 5 llega mi otro hijo, que está haciendo la práctica [...] Después llega mi hija como a las 8 de la noche y de ahí ya no me muevo, a menos que haya una reunión; anoche no hubo nada. Y cerré como a las 10 de la noche, porque hace tanto frío y anda poca gente. Me puse a ver una película con mis hijos mayores y nos fuimos a acostar [...]

Entre caminata y bicicleta

La cercanía con los servicios, con la feria, con los parientes y amigos, con la escuela y las actividades barriales, incentivan el uso de *medios de transporte no motorizados*, como la caminata y la bicicleta, permitiendo mayor libertad, autonomía y, sobre todo, abaratar costos, ya sea para ir a estudiar, comprar o socializar.

[...]camino a pie, y si tengo que ir a las canchas allá a mirar, e inclusive voy hasta el Sótero del Río. No tengo ninguna prisa, me da igual demorarme [...] (hombre adulto, La Pintana)

[...] saca de apuros la bicicleta porque si uno no tiene pa'l transporte, saca la bicicleta, sea corto o sea largo, uno se mueve; la bicicleta es más rápida también [...] (hombre adulto, El Castillo)

[...] en bici lo hago por acá, por ejemplo, bueno, afuera de la comuna voy a Puente o a San Bernardo porque es lo más cerca [...] (hombre adulto, El Castillo)

[...] yo iba a buscar a mi hijo chico a la escuela. A él yo le llevaba el almuerzo al colegio, iba a la feria en la bicicleta [...] (mujer adulta, El Castillo)

En estas poblaciones, la caminata y la bicicleta constituyen un medio de transporte muy utilizado por los vecinos, debido a los bajos costos monetarios que implica su ejercicio y uso, respectivamente. En cada vivienda y familia existe al menos una bicicleta que es usada por sus miembros. Aunque los habitantes de El Castillo no solo se mueven a pie o en bicicleta dentro de su barrio, también se desplazan en estos medios a otros territorios a veces un poco más alejados de la comuna. En este sentido, y si bien se abaratan los costos monetarios, estos desplazamientos implican costos físicos para quienes los realizan.

Figura N° 62: Micro y bicicleta, El Castillo



Fuente: Lazo (2011).

4. TRANSPORTE, EXCLUSIÓN Y CONTROL DE LA MOVILIDAD COTIDIANA

He planteado, siguiendo a Martuccelli (2006a), que la importancia de la movilidad no reside en ser o no ser móvil, ni en los tiempos ni distancias recorridas, más bien radica en el grado de control que los individuos pueden tener de su movilidad.

4.1 El transporte como elemento de inequidad social y espacial

Si bien la proximidad se presenta para los más pobres como un soporte y un recurso altamente valorado, no se puede desconocer que igualmente estos deben desplazarse fuera de su barrio y comuna para realizar determinadas actividades.

Tal como lo explica Avellaneda (2007), la escasez de trabajo, de servicios educativos o sanitarios, de oferta comercial o de lugares de ocio y recreación obliga a muchos individuos pobres a desplazarse para cubrir sus necesidades diarias y desarrollar sus actividades cotidianas. Desplazamientos que deben realizarse en transporte público, y que por lo mismo suelen ser muy costosos en tiempo y dinero.

Transantiago: ¿dispositivo revelador de desigualdades?

Comencé esta investigación justo cuando se vivía el momento más crítico del transporte. Pude constatar por medio de las observaciones y conversaciones con los habitantes cómo la puesta en marcha del nuevo sistema de transporte público (Transantiago) había afectado sus modos de

vida, al disminuir notoriamente la oferta de transporte que conectaba los lugares de residencia con los espacios de la ciudad donde realizaban sus actividades cotidianas.

En este sentido, me parece que en ese momento la oferta de transporte limitó en gran medida el acceso que tenían los individuos al mercado de trabajo, a las oportunidades de estudio y a las redes sociales que se encontraban más allá del entorno próximo, al dificultar los desplazamientos cotidianos, debido a los problemas existentes en la cobertura horaria y espacial del sistema (Jouffe y Lazo, 2010). Ello, vino a reforzar el anclaje y la dependencia que existía con el territorio de proximidad.

El Castillo, así como la gran mayoría de los enclaves pobres de la ciudad de Santiago, se encuentra en una zona muy periférica y alejada del centro, por lo que es casi imposible realizar desplazamientos al centro de la ciudad a pie o en bicicleta. Dada esta restringida localización, el transporte motorizado se vuelve central para las movilidades de larga distancia.

La limitada cobertura territorial y la escasa oferta de servicio del sistema puesto en marcha, obstaculizaron la posibilidad de trabajar más lejos, en tanto que se dificultaba el acceso a los lugares donde se tenían las oportunidades laborales. En este sentido, los habitantes de El Castillo se vieron obligados a dejar trabajos, rechazaron los trabajos distantes o bien perdieron reuniones o entrevistas, todo por motivos del nuevo servicio de transporte implementado.

Esta situación me pareció muy compleja, sobre todo al comprobar que debido a los problemas en el transporte la búsqueda de trabajo se vio limitada a las áreas más cercanas y con mejor accesibilidad, con el riesgo de que en ellas la posibilidad de encontrar oportunidades de empleo fuera escasa o no existiera.

[...] yo no voy a trabajar más, les dije yo, porque hay mucho problema con la locomoción. En la noche si me tocaba turno de noche, a veces en el SAPU yo tenía que, salía a las 12 de allá y llegaba como a las 2 de la mañana. Daba cualquier miedo andar a esa hora, entonces yo misma decidí que no [...] me tuve que sacrificar [...] (mujer adulta, El Castillo)

Estos cambios en el sistema de transporte público también trajeron consigo una disminución importante de las salidas con fines sociales, situación que vino a mermar los lazos y las redes de integración familiar y social que tenían los individuos con los otros territorios de la ciudad.

En este contexto, se produjo una fragmentación de la vida cotidiana en función de una movilidad forzosa y de mala calidad, al mismo tiempo que se dio un ‘repliegue forzado’ en la proximidad, que acrecentó la dependencia con este territorio. El bajo nivel de oferta de

transporte público complicó en gran medida la realización de las actividades lejanas, obligando a establecer prácticas que en numerosas ocasiones supusieron un deterioro de las condiciones de vida anteriores.

4.2 La experiencia de la movilidad cotidiana

Los problemas de transporte y la lejanía con el resto de la ciudad hacen que muchos de los habitantes experimenten más intensamente la sensación de marginalidad respecto al resto de la ciudad. El síntoma de la insularidad (Le Breton, 2004b) parece incrementarse. A pesar de que muchos individuos recorren largas distancias y atraviesan varias comunas para llegar a sus destinos de trabajo, estos nunca llegan a percibir el territorio como algo completo, sino que más bien les parece fragmentado y ajeno.

[...] aparte tú vives aislada. Nosotros vivimos al fondo de eso, así que no tenemos posibilidades de salir [...] nosotras vivimos aisladas [...] (mujer adulta, El Castillo)

Marta, por ejemplo, me contó cómo fue su experiencia y percepción de la ciudad cuando tuvo que desplazarse a hacer un curso en el centro de Santiago.

Marta: [...] mucha gente. Para empezar, venían las micros llenas, la incomodidad, el trayecto largo, el metro igual; no me gustó para nada [...] es como si tú te fueras del campo y te vinieras a la ciudad [...]

Entrevistadora: ¿Así se sintió?

M: [...] justamente, una pueblerina! (risas) [...] (mujer adulta, El Castillo)

La percepción del transporte, la adaptación y los problemas

Muchas de las personas con las que hablé tras la puesta en marcha del nuevo sistema, percibían este como un transporte que lejos de mejorar las condiciones de vida cotidiana las había complicado.

[...] yo no sé si ellos [los que modificaron el transporte] lo tomaron porque nosotros somos más pobres [...]. No sé si ellos lo miraron por eso. Yo creo que nos tiraron el sector malo. Mucha gente para muy poca locomoción. Sí, porque para allá para arriba toda la gente tiene auto, las micros andan vacías [...] (hombre adulto, El Castillo)

Todo ello generaba la sensación de que el nuevo sistema de transporte, lejos de contribuir a la inclusión y a la cohesión social, se había convertido en un elemento que había originado mayor inequidad en la sociedad (Avellaneda y Lazo, 2011), haciendo de la experiencia de la movilidad cotidiana en transporte público una situación muy poco deseada por quienes tenían que experimentarla diariamente.

[...] pasaron como tres meses antes que me subiera a una micro a probar el sistema nuevo [...] escuchaba que la gente se quejaba, y más le hacía el quite y alejaba la situación para no tener que subirme al Transantiago, así que alejaba el tiempo de tener que ocuparlo, hasta que un día tuve que aperrar nomás, comprar mi tarjetita y subirme [...] (mujer adulta, El Castillo)

Al mismo tiempo voy observando cómo estas modificaciones también afectaron a los más ancianos, pues las paradas de buses se cambiaron: ahora tenían que caminar más para tomar el bus o para llegar a sus casas, y muchas veces venían cansados o cargados con las compras. La gran distancia entre la vivienda y la parada de bus son elementos que a la larga reducen la movilidad de estas personas y las obligan a confinarse en su entorno más próximo. Tener una parada cercana a la vivienda es un elemento muy apreciado por las personas mayores. La parada de bus, dice Begag (1995), representa un elemento simbólico y práctico de la integración espacial, es lugar de todos, donde la gente se encuentra.

Figura N° 63: Parada de bus, El Castillo



Fuente: Lazo (2011).

[...] igual hay que adaptarse a esa forma que se implantó, porque se implantó, nosotros no pudimos decir nada [...] de repente los horarios de espera son muchos, la secuencia en la que pasa la locomoción es mucha y uno estaba acostumbrado que la tomaba en cualquier lado. Ahora hay que caminar, ver dónde está el paradero [...] (mujer adulta, El Castillo)

[...] y antes uno no alegaba ni nada, además uno le decía al micrero: '¿Me deja en la esquina?' y te dejaba, en cambio estas micros no, porque si el paradero está ahí y usted quiere bajar antes, te viene a dejar acá [...] son como dos o tres cuerdas de diferencia entre cada paradero. Sobre todo cuando llueve, uno tiene que devolverse porque llega toda mojada [...] (mujer adulta, El Castillo)

Los más jóvenes también manifestaron sentirse más excluidos con estas modificaciones en el transporte. Muchos de ellos experimentaron más dificultades para moverse por la ciudad, para realizar actividades laborales o simplemente hacer salidas sociales, pues ahora no conocían los nuevos recorridos, tenían que hacer muchos transbordos y no siempre había buses a destino, lo que se transformó en un freno para sus paseos e integración con el resto de la ciudad.

[...] por ejemplo ayer fui a la universidad y salía temprano, y afuera había una tocata hip-hop en la plaza. Me quedé como hasta las 12 [de la noche], después esperando micro. Igual pasaron como tres, pero no me pararon y ahí tuve que venirme caminando [...] no me gusta venirme caminando, preferiría que las micros pararan más [...] (joven, El Castillo)

[...] igual cambió hartito, porque antes yo todos los fines de semana iba donde mi abuela y ahora no voy casi nunca [...] yo antes tomaba aquí la 150, la 115, y me dejaba cerquita. Caminaba dos cuadras y ahora tengo que tomar la 6 hasta La Cisterna y de ahí en metro hasta Parque O'Higgins. Es mucho más complicado, entonces no voy mucho para allá. Me da flojera, hay que esperar como una hora la micro que pase por acá (joven, El Castillo)

De hecho, las modificaciones en las frecuencias de los buses y las largas esperas en las paradas fueron elementos que afectaron a todos los grupos de El Castillo: niños, jóvenes, adultos, ancianos y mujeres, quienes experimentaron como un sufrimiento el tener que desplazarse y sobre todo un gran sentimiento de frustración.

[...] lo que se hace largo es la espera de las micros, eso es lo que se hace largo. Uno se desespera, que se le empieza a hacer tarde llegar allá [destino] y se le empieza a hacer tarde [...] (mujer adulta, El Castillo)”

[...] tengo que salir antes, como le digo, tengo que salir antes. Cuando entro de noche, tengo que salir temprano. Entro como a las 10 y como a las 8, 8:30, salgo recién a tomar la micro. Ahora mismo cuando me fui a trabajar, salí a las 8:30, a las 9:15 no pasaba la micro. Pasaron dos micros pero no pararon, bajaron [la velocidad] y cuando llegaron aquí, ¡pummm!, soplao'. Habían como 12 ó 13 personas afuera, ahí también en Juanita, entonces, ¡mmm!, me voy hasta Gabriela caminando, no me quedo aquí esperando. Y llegué atrasa'o, pero no me dicen nada, porque saben que la locomoción no es como era antes, no es como antes [...] (hombre adulto, El Castillo)

Asimismo, el tiempo de viaje en el transporte público dista mucho de ser percibido para estos habitantes como un momento agradable que permite dormir, relajarse o meditar. El transporte público debería permitir a los habitantes evadirse de una situación social y espacial de exclusión (Begag, 1995), cuestiones que en este caso se ven truncadas cuando el transporte no es capaz de cumplir su función social.

[...] la sensación es muy deprimente, horrible [...] porque antiguamente por lo menos habían (sic) micros más frecuentes y habían más para sentarse, había más espacio para sentarse [...] (hombre adulto, El Castillo)

[...] desde que salió el Transantiago he llegado todo el tiempo atrasá. Y en la noche llego aquí pasa'o las 12, porque no tengo locomoción [...] (mujer adulta, El Castillo)

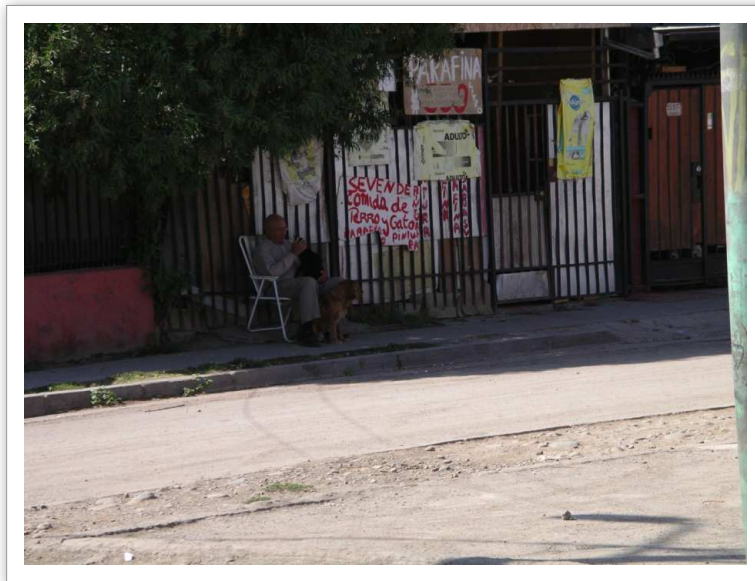
El único elemento que evalúan positivamente los habitantes de esta población es la tarifa del transporte colectivo. En este sentido, y con la puesta en marcha del nuevo sistema, es posible pagar un solo boleto de bus y hacer dos o tres transbordos, todo en un rango de una hora y media, lo que significa un abaratamiento de costos importantes para los grupos más pobres, pues pagando un solo boleto pueden desplazarse por la ciudad.

[...] lo bueno, por ser, yo tomo la micro aquí, y con el mismo sueldo llegó allá a la Estación [Central]. Como le digo, yo pago \$ 380, el metro me cobra 40 pesos más cuando uno marca, pero con los \$ 420 si son dos horas yo alcanzo a volver [...] me gusta porque economiza el pasaje uno, porque si yo viajara como antes en una micro de aquí a la Alameda para tomar otra para abajo, tengo que pagar otro pasaje y así no [...] (mujer adulta, El Castillo)

Así, he podido observar que frente a los problemas de transporte y movilidad cotidiana que han experimentado los habitantes de El Castillo, los desplazamientos de grandes distancias han disminuido y la vida social se ha visto requerida a organizarse, como planteaba al comienzo de este capítulo, a partir de la proximidad. Es desde esta escala que el individuo lograr proyectar e imaginar su movilidad en la ciudad.

Los hombres y mujeres se encuentran en los centros sociales, en los comercios, en las ferias tratando de hacer más llevadero el día a día. Los más jóvenes se reúnen en las esquinas, en algunas casas o en las escasas plazas, consumen droga o se enfrentan en peleas callejeras; los niños más pequeños juegan en las calles a falta de espacios que los acojan. Los más viejos salen menos que antes o simplemente se sientan en las puertas de sus casas a mirar lo que pasa cotidianamente.

Figura N° 64: Habitante, El Castillo



Fuente: Lazo (2011).

Retomo aquí lo que plantea Martuccelli (2006), quien manifiesta que la oposición entre móviles y no móviles, entre pobres sedentarios y ricos nómades, no es capaz de reflejar la realidad en curso. De este modo, la verdadera línea de demarcación se da en torno al grado de inscripción territorial. Esto último permite comprender aquello que liga la inmovilidad y la exigencia a la movilidad a la que los individuos están expuestos constantemente.

5. EL HABITAR ATÓPICO, EL DESEO DE PARTIR Y EL IMAGINARIO DE LA MOVILIDAD. ¿ENTRE ARRAIGO Y CONFINAMIENTO?

Si bien los análisis anteriores muestran que las prácticas y las relaciones con el territorio de estos individuos están muchas veces restringidas al territorio de proximidad como un punto estratégico desde donde la movilidad cotidiana es posible, no se puede pecar de una visión ingenua y pensar que todos los individuos participan de un mismo anclaje y arraigo con el territorio. En este sentido, si bien la proximidad como soporte y recurso permiten un tipo de arraigo en el territorio, esto puede generar también una especie de ‘cautividad’ y ‘rechazo’ por el lugar que se habita.

Como lo explica Fol (2009), las fronteras entre cautividad y arraigo son difíciles de trazar. En este sentido, el rol del barrio para los grupos más pobres puede moverse entre recurso, refugio y anclaje, y por otro lado, entre restricción, condena y confinamiento territorial.

5.1 Rehúsar moverse más lejos. La proximidad como confinamiento

Frente al uso del espacio de la proximidad como un recurso –sobre todo en lo que se refiere al trabajo–, me encuentro en los relatos con un caso extremo y diferente a lo que se presentaba al comienzo de este capítulo. Se trata de un hombre que rehúsa desplazarse⁵² y trabajar más allá de la escala de la localidad, pues esto se le presenta como una exigencia con altos costos que no está dispuesto a asumir. En este caso, el hombre evalúa cuidadosamente los costos (monetarios y físicos) que le significan viajar en relación con trabajar demasiado lejos de su hogar, arriesgándose a quedar excluido del mercado de trabajo. La proximidad se transforma entonces en un confinamiento obligado al territorio local.

Waldo es maestro de la construcción, está casado, tiene 45 años y dos hijos, uno de ellos sufre síndrome de Down. Su mujer Maggi ayuda al ingreso del hogar vendiendo ‘queques’ en la población. Waldo está cesante y su último trabajo lo realizó en una construcción en Peñalolén. Hoy día le han contado de un trabajo, pero Waldo no lo tomará:

[...] ahora el dato que tengo aquí, no voy a ir tampoco, porque queda mucho más lejos, en Las Condes p’ arriba, casi al llegar a la cordillera [...] ya no puedo, no hay micros, ni una, porque no hay para arriba después [...] tendría que salir a las 4 de la mañana y a las 4 de la mañana no pasan micros [...] siempre los datos son re pocos los del centro, son más lejos. Siempre pa’ Quilicura, Pudahuel [...] me cabrea, por eso no salgo, no salgo nunca. Si salimos vamos por acá en la población y si es que vamos, vamos al centro [...]

El caso de este hombre resulta muy extremo, pero da cuenta de cómo los problemas de transporte lo afectan, al punto de que la exigencia a ser móvil para poder acercarse al mercado de trabajo se traduce no solo en inmovilidad y confinamiento a la proximidad, sino que también en un malestar personal.

[...] no sé si ellos [las autoridades de transporte] lo han tomado porque somos pobres, yo lo tomo por la distancia. Para nosotros la distancia nos afecta más, yo no sé si ellos lo tomaron porque nosotros somos más pobres...”

5.2 Entre arraigo y deseo de partir

Las dificultades para desplazarse, los problemas de transporte, la falta de recursos monetarios y oportunidades más allá del barrio condenan a muchos de los pobres a tener un uso exclusivo de la proximidad, restringiendo al mismo tiempo sus elecciones en aspectos sociales, culturales y

⁵² Hay que considerar, como expliqué más arriba, que gran parte de las entrevistas realizadas en El Castillo se efectuaron poco después de la puesta en marcha del nuevo sistema de transporte público de Santiago. La comuna de La Pintana se vio bastante afectada con esta restructuración, siendo reducida la flota de buses y las frecuencias, entre otros problemas.

de consumo, por lo que se ven obligados a hacer uso de aquello que está más próximo, debiendo desechar las oportunidades que están más allá, pues desplazarse lejos implica muchos sacrificios.

Sin embargo, quiero dejar en claro que frente a este aspecto un poco penalizante de la proximidad, es al mismo tiempo esta la que permite que los individuos puedan sobrellevar la precariedad, el aislamiento y la falta de oportunidades, al verse insertos en un sistema de intercambios y solidaridades bastante fuerte, tal como se vio en las páginas anteriores. Aunque ello puede constituirse en un arma de doble filo, porque encierra a los individuos y los obliga a replegarse en los márgenes de su barrio, junto con constituir un factor que puede jugar en contra de una movilidad residencial.

La manifestación de una ambivalencia

En algunos relatos recogidos me di cuenta de que existían sentimientos encontrados, pues si bien los individuos daban cuenta de una interacción alta con el barrio (Merklen, 2005), a partir de las múltiples movilidades y relaciones que ellos tenían en esta escala, albergaban al mismo tiempo el deseo de mudarse de casa y/o de barrio.

Lo anterior se refuerza, explica Lussault (2003), cuando la elección residencial no es deseada, por lo que el confinamiento a este espacio-barrio produce un sentimiento de exclusión y sufrimiento social. Sin embargo, para estos mismos individuos la referencia local al barrio sigue siendo el espacio de vida y un medio de integración importante en sus prácticas cotidianas, pues gracias a un arraigo en este espacio les es posible articular sus movilidades a diferentes escalas.

Esta ambivalencia entre arraigo y rechazo, entre anclaje y confinamiento, me permitió comprender las estrategias de los individuos y dar cuenta de una paradoja que no había tomado en cuenta al comenzar esta investigación respecto de la relación entre individuo, territorio de proximidad y movilidad cotidiana. A partir de esta constatación, la fuerte apropiación del espacio del barrio no se contradice con el deseo de partir, lo que da cuenta más bien de las fronteras que se tejen entre lo local y lo global, entre el anclaje y la movilidad.

La movilidad, y la manera espontánea por la cual es aprehendida, explica Martuccelli (2006), posee una dimensión existencial central. La experiencia de la movilidad contiene una suerte de libertad fundamental, el derecho de ‘irse’ o también de moverse por moverse.

[...] ahora estaba pensando que quería comprarme una casa, irme pa’ otra parte [...] es que estoy aburrido de aquí ya; lo hago más por las nietas. Uno ve cómo está la juventud ahora. Quiero tener una muerte más tranquila, más bien dicho un futuro mejor para ellas [...] (hombre adulto, El Castillo)

Lo anterior introduce una doble escala de lectura en las restricciones de la movilidad. Por una parte, las representaciones de la movilidad hacen eco de la dimensión puramente política de la fuente creciente de desigualdad que se ha convertido la movilidad. Por la otra, estas restricciones son vividas de manera más inmediata; la inseguridad y el lazo con el movimiento se transforman en una cuestión inaceptable (Martuccelli, 2006).

La tensión de Ana

El caso de Ana, ya esbozado al comienzo de este capítulo, es bastante ejemplificador de muchas de las historias que encontré en El Castillo. Ana es una mujer casada, madre de tres hijos, que llegó hace 17 años a El Castillo. Actualmente, se encuentra en un conflicto: se reconoce e invierte en su barrio, pero desea mudarse de él, debido a los problemas de inseguridad que experimenta el sector.

Ella posee un local comercial en el frontis de su casa, que le ha permitido tener una mejor situación económica que el resto de los vecinos. Ana se mueve entre su negocio y las proximidades de esta zona. Está muy involucrada con su barrio, pues participó en la autoconstrucción y mejoramiento de las áreas comunes y casas del sector, las que en un principio no contaban con los servicios básicos. Por esta razón, ella se ha convertido en una dirigente poblacional muy activa, que se implica en su barrio al mismo tiempo que se siente orgullosa de ver cómo ha ido creciendo su casa y su negocio.

A pesar de que a Ana le gusta su barrio y se siente muy comprometida con los problemas que ocurren en su sector, reconoce lo difícil que es vivir aquí:

[...] me encanta La Pintana [...] se han hecho cosas muy hermosas, muy lindas [...] pero aquí la baja escolaridad y la despreocupación de algunos padres por los hijos [...] porque eso también acarrea muchos problemas [...] va en contra de todos nosotros que somos gente buena, luchadora, que estamos día a día tratando de apoyar lo que se hace por la comuna, porque es para beneficios de todos nosotros [...]

[...] uno se acostumbra. Hay mucha gente que llega aquí y dice: ¡Ayyyy, el Castillo, pero no! Aquí hay gente buena y mala como en todos los lugares [...]

La difícil situación social de El Castillo pareciera tener a Ana en tensión, puesto que no niega que en el futuro le gustaría poder cambiarse a otro lugar y vender su casa.

[...] me quiero ir de acá porque sencillamente la juventud de nuestro sector, aunque fuimos un grupo grande los que llegamos aquí mismo, unos con más valores que otros, con más educación que otros [...] ha habido una despreocupación por parte de los hijos, mucho libertinaje [...] aquí ya entró la droga, mucho joven ocioso en las esquinas en las tardes [...] yo considero que

para los fundamentos que les hemos entregado a nuestros hijos no es para que estén en este medio, donde está todo tan denso [...] lo ideal es que me ofrecieran por esta casa [...] es un sitio comercial [...] pero entonces si yo mañana quiero vender no puedo venderlo porque es distinto, entonces yo digo: “¿Quién va a querer venir a comprar,, querer venir a meterse a una población? Es complicado entonces [...]

Sin embargo, Ana siente que si algún día llegara a concretarse este deseo de cambiar de casa sería bastante doloroso por todo lo que ha significado la construcción de este pedazo de territorio y el lazo afectivo creado en él.

[...] mi casa me costó. Cada cosa que estoy parada aquí me costó un mundo, con esfuerzo [...] por mí me quedaría, pero como está la cosa, arriesgo a que mis hijos les pasara algo (sic) porque de repente a veces los viernes los fines de semana a las 6, 7 de la tarde hay tiroteos y eso a uno le dice interiormente: ‘Hay que salir’ [...]

En este sentido, y si bien ella manifiesta el deseo de dejar el barrio pues espera un futuro mejor para sus familias e hijos, esta movilidad residencial es sentida con un poco de nostalgia y se hace difícil llevarse a cabo.

Sí, yo estoy acostumbrada aquí. Si me tuviera que ir no sé dónde me iría ahora. Antes quería irme [...] está muy mala la cosa aquí [...] pero pensándolo bien, en casi la mayoría de las partes está igual, así que no [...]

La movilidad cotidiana como escape

El caso de Carmen e Ismael es un poco diferente al anterior y retrata bien cómo la movilidad se constituye no solo a partir de la proximidad, sino que diferenciándose de ella. En este sentido, la movilidad cotidiana se transforma en un elemento que permite superar la situación que les tocó vivir.

Esta familia decidió hace muy poco comprarse un automóvil, para lo cual pidieron un préstamo bancario. La decisión no fue fácil, ya que Ismael es el único que trabaja de la familia y su salario es bastante precario. A pesar de esto, el deseo de mejorar su calidad de vida fue más fuerte, por lo que tomaron la decisión de endeudarse. La compra del auto les ha permitido sentirse más tranquilos, seguros, más independientes y sobre todo más libres.

Si bien Carmen e Ismael son reconocidos en la población como personas muy activas y que han luchado para sacar adelante el barrio (Carmen es una destacada dirigente vecinal y presidenta del club deportivo), ambos desean poder cambiarse de casa en un futuro cercano, debido a los problemas de delincuencia y violencia que vive el barrio.

[...] no me gusta aquí, porque tengo niña [se refiere a su hija menor de dos años]. No me gustaría que se críe aquí por lo que ve; me gustaría estar en otra comuna [...] La Pintana es, como digo yo, una frontera, porque hay tantas comunas alrededor y todas con los mismos problemas [...] (Carmen)

[...] ¡date cuenta: yo llevo 22 años viviendo aquí y en 22 años he visto la misma plaza y ahora recién están haciendo arreglos! ¿Qué pasó con los otros 20 años? Eso da rabia, eso molesta [...] (Ismael)

A Ismael y su esposa no les gusta vivir aquí, a pesar de que tienen amigos y han crecido con ellos. Este lugar no les agrada porque han sufrido asaltos y agresiones. Ismael dice que faltan espacios donde poder compartir con otros, poder distraerse, salir con sus hijos. Le gustaría cambiarse cerca de algún centro comercial para poder salir más con su familia y poder disfrutar de otros atractivos. Por lo mismo, la compra del auto ha sido una estrategia de protección frente a la inseguridad del barrio, al mismo tiempo que se ha convertido en una forma de escape, de libertad y de accesibilidad hacia otras áreas de la ciudad, mientras espera que el deseo de cambiarse se concrete. En este sentido, el habitar de esta familia se vive como un habitar atópico: se valora la casa, pero se rechaza el entorno que la rodea, y por lo tanto la movilidad automóvil se transforma en la manera de sobrellevar esta tensión (Lazo y Calderón, 2011).

[...] vivir cerca del mall, de la Avenida de La Florida, cerca del Peñón.⁵³ La idea es llegar del trabajo, bañarme, pescar mi ropa y salir con los niños y dar una vuelta al mall, comerse un helado [...] aquí no lo puedo hacer, tú te diste cuenta [...]

[...] tomamos la decisión de compramos un vehículo. No lo compramos porque queríamos tirar 'pinta' o pa' que sea bonito; no, ahora lo compré por necesidad [...]

Finalmente, estos ejemplos vienen a poner en evidencia las experiencias de los habitantes que se mueven entre anclaje, cautividad y movilidad, entre arraigo y deseo de marcharse del barrio. Pude comprobar, a lo largo de este recorrido por El Castillo, que casi la totalidad de las personas entrevistadas manifiestan este deseo de moverse, de cambiarse y dejar el barrio, a pesar de que afectivamente el anclaje con el territorio de proximidad es muchas veces fuerte.

Las prácticas cotidianas y los relatos recogidos dan cuenta del sentimiento de vivir en un espacio de archipiélago disperso y estigmatizado, donde sus individuos se esfuerzan cotidianamente para poder dar coherencia a su habitar. La tensión de Ana y el 'escape' de Carmen e Ismael son ejemplos de las múltiples dimensiones discursivas y prácticas encontradas en El Castillo. Lo anterior viene a exponer la lucha que tienen los individuos por la posesión del espacio urbano, que se percibe como inseguro y amenazante, y donde la proximidad y la movilidad cotidiana se constituyen en una manera de sobrellevar esta tensión.

⁵³ Se refieren a los lugares que están en la vecina comuna de La Florida y que constituyen polos de atracción por sus servicios y comercios.

SÍNTESIS

Entre anclaje y encierro, entre movilidad cotidiana local y movilidad urbana, la relación de los individuos de barrios marginales con su territorio revela una gran ambivalencia, y exige saber articular y utilizar los recursos de la proximidad y la movilidad. En este recorrido por un barrio popular pude constatar que es la primera la que prima sobre la segunda, generando estrategias que sacan provecho de la proximidad frente al aislamiento y los problemas de transporte. De este modo, podría plantear que una de las características de los barrios pobres de la ciudad es que en ellos la localidad y la proximidad se constituyen en soporte esencial, sobre todo en contextos de marginalidad, pobreza y exclusión.

Las conversaciones con los habitantes y las visitas al barrio me permitieron poner en evidencia que gran parte de las prácticas de movilidad cotidiana del grupo estudiado, ya sea por trabajo, socialización, compras, diversión, se circunscriben a la proximidad como punto de referencia. De este modo, se establece un arraigo con el territorio que se habita que media las prácticas que allí ocurren. Así, planteo que a un determinado tipo de relación con el territorio de proximidad le corresponden determinados tipos de prácticas de movilidad cotidiana, sin que por ello se esté cerca de un determinismo espacial; por el contrario, intento dejar entrever la ambigüedad y la complejidad de la relación que se teje entre los individuos y el territorio que habitan.

La proximidad es un soporte que ayuda a que muchos de los individuos de barrios pobres elaboren estrategias de movilidad cotidiana, condición que facilita los desplazamientos en esta escala, al mismo tiempo que los enfrenta a muchas de las restricciones del contexto en que viven. En este sentido, planteo que la proximidad juega un rol importante en la movilidad cotidiana del grupo estudiado, pues es a partir de ella que muchos individuos logran gestionar, articular, crear e imaginar sus movibilidades. Así también, la proximidad puede ser un arma de doble filo por cuanto las características morfológicas y funcionales del contexto espacial pueden constituir elementos que restringen y limitan las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos.

Es entonces a partir de un análisis centrado en la relación que teje el individuo con su territorio de proximidad y la influencia de esta sobre las prácticas de movilidad cotidiana, que se han puesto sobre la mesa los elementos que se deben tomar en cuenta, por ejemplo, a la hora de elaborar políticas públicas que pretendan reducir las desigualdades espaciales, al proponer un enfoque que atienda las reales necesidades de los más pobres, sus prácticas y estrategias, sobre todo reconociéndolas y poniéndolas en valor.

Dentro de un contexto en que la movilidad es vista como el valor máximo y como un derecho al mismo nivel que la vivienda, la salud y la educación, no se puede restringir la mirada y pensar que el arraigo o la inmovilidad son solo síntomas de relegación, pobreza y exclusión. Como se ha visto a lo largo de estas páginas, el territorio de proximidad puede constituirse en una verdadera estrategia de anclaje para los grupos que no pueden optar a una movilidad residencial y cotidiana de mejor calidad. La proximidad les permite a los individuos poder acceder a determinados recursos que son esenciales para su cotidianidad, cuestión que no se debe obviar.

Sin embargo, he observado y puesto en evidencia también que la relación con el territorio no es vivida por todos de la misma manera, y el deseo de partir, de dejar el barrio o la adquisición de un automóvil privado se constituyen muchas veces en nuevos elementos-soportes que permiten sobrellevar una situación que muchas veces no es deseada y que se vive con dificultad.

He querido poner sobre la mesa que la movilidad no es ajena a los grupos más pobres y es hoy en día una de las utopías contemporáneas más importantes. Aunque en sí está llena de contradicciones: es un sueño individual, significa poder ‘estar lejos’ e implica un número importante de inversiones para poder realizarla.

Finalmente, dejo de manifiesto que la relación que establecen los individuos con el territorio que habitan no puede ser comprendida sin la noción de actor, es decir, sin observar las capacidades, aptitudes y las competencias puestas en marcha por cada uno de los individuos y sus familias, como manera no solo de apropiarse del territorio, sino que además de dotar de sentido al lugar que se habita. De este modo es que pude advertir cómo existían diferentes prácticas en el seno del mismo grupo: los que utilizan la proximidad barrial y se valen de la caminata, los que ocupan el automóvil privado, los que se repliegan en el domicilio sin tener contactos, los que parten de vacaciones cada verano con los ahorros del año, los que regresan solo a dormir o hacen largos trayectos en bus. De hecho, la relación con el territorio será ‘vivida’ de diferente manera por cada individuo y su grupo familiar. Por ejemplo, para algunos la proximidad puede ser experienciada como un encierro y una coacción, mientras que para otros puede ser un soporte del cual se puede sacar gran provecho.

CAPÍTULO 7

LA HUIDA DE LAS CLASES MEDIAS Y EL IDEAL COMUNITARIO. ¿EL ANCLAJE FUE POSIBLE PORQUE LA MOVILIDAD FUE ACEPTADA?

En los últimos años hemos asistido a una serie de cambios económicos y estructurales en las ciudades latinoamericanas. En especial, en el caso de la ciudad de Santiago de Chile, estos cambios han repercutido en el espacio residencial, lo que ha agudizado la segregación socioespacial de la ciudad. Estos procesos pueden leerse, por un lado –tal como se expuso en el capítulo 6–, a través de la expulsión de los pobres hacia los márgenes de la ciudad, impulsados por las políticas de vivienda social; y por el otro, a partir de la búsqueda por parte de las clases medias y altas de nuevos espacios para vivir; movimiento que ha dado origen a los condominios privados. Estos últimos, se han construido en diversos lugares del área metropolitana, tanto en áreas consolidadas como en espacios periféricos. Asimismo, estas nuevas urbanizaciones han comprometido el crecimiento de la ciudad, induciendo a la extensión de redes de infraestructura de servicios o han aprovechado los espacios ya existentes (Hidalgo y Arenas, 2004).

1. FORMAS DE HABITAR Y MOVILIDADES PERIURBANAS

He podido constatar que en Chile se han realizado varias investigaciones que han caracterizado a las urbanizaciones cerradas, llamadas condominios; sin embargo, los estudios actuales (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001; Hidalgo y Arenas, 2004) sobre los condominios o barrios cerrados se han centrado más bien en lo que han llamado la ruptura del patrón residencial de segregación, dejando en segundo plano la caracterización de quienes habitan estos espacios.

En este sentido, se desconoce por ejemplo las prácticas y estrategias de movilidad cotidiana que estos hogares ponen en marcha para poder conciliar estilo de vida y localización residencial.

Estudios como los de Swampa (2001) en Argentina han ido más allá y han sido pioneros en esta materia, dando cuenta que estos espacios son muchas veces espacios de producción de estrategias de distinción, es decir, de pautas sociales y culturales que diferencian a los grupos que pueblan la ciudad. Asimismo, el trabajo de Arizaga (2005), también en Argentina, ha sido revelador al poner el acento en cómo los individuos optan por habitar estos lugares en razón de la búsqueda de un estilo de vida que se asemeje a la idea de ‘comunidad’, donde el imaginario de la libertad, el contacto con la naturaleza y lo verde están muy presentes. En esta misma línea,

esta investigadora pone de relieve muchas de las estrategias que estos hogares emprenden a partir de su vida en el condominio: las estrategias de movilidad cotidiana, de consumo y de socialización. Mecanismos que permiten poder sobrellevar de mejor manera los costos que podría tener el optar por un determinado estilo de vida y elección residencial. Muchas veces determinadas libertades y la soñada calidad de vida pueden significar determinados sacrificios y renunciaciones en otros aspectos de la cotidianidad.

La vida urbana parece hostil, caótica y amenazante para ciertos individuos que optan por huir y alejarse de ella. En este sentido, dice Arizaga (2005), el debilitamiento del Estado, la ausencia de instituciones contenedoras, ha producido una ciudad que parece incapaz de dar certezas y seguridades a los individuos, y por lo tanto, estos buscarán ‘lejos’ y ‘en una comunidad de iguales’ esas certezas.

De este modo y para describir este fenómeno, es necesario ir más allá de lo espacial y comprender que las transformaciones de las clases medias de las últimas décadas han conformado un grupo más heterogéneo, que ya no puede ser definido desde lo social y/o lo ocupacional. Desde este punto de vista, se podría hablar de una nueva clase media que busca diferenciarse, y una de las maneras de hacerlo es a través de la conformación de un estilo de vida, y por lo tanto, de una forma de habitar particular (Pérez, 2006).

Finalmente, me interesa describir en este capítulo otro tipo de urbanización: el caso de la llamada Comunidad Ecológica de Peñalolén, la que si bien en un principio no fue pensada como una urbanización cerrada (condominio), hoy toma algunos elementos de esta privatización del espacio.

La Comunidad Ecológica de Peñalolén se originó a partir de un puñado de individuos de clase media y alta que se ‘autosegregó’ a los márgenes de la ciudad en busca de los ideales de la ‘comunidad’ y ‘el amor a la naturaleza’, en contraposición a lo que era la ciudad.

Describiré en el transcurso de estas páginas que siguen el proceso de instalación de los individuos en la Comunidad Ecológica, su experiencia de los primeros años en este hábitat, la construcción de la vivienda y la conformación del ideal de comunidad. Pondré además en evidencia las prácticas que los individuos ponen en marcha y su ‘aptitud a la movilidad’, cuestión que genera estrategias muy diversas y que se condicen con la heterogeneidad de historias e ideales encontrados en este pedazo de ciudad.

Estas prácticas son vividas de diferentes maneras, y lo que he llamado la ‘no-movilidad’ y el repliegue se constituyen, para algunos de los habitantes, en algo muy valorado. Observo entonces cómo algunos habitantes optan por trabajar ‘in situ’ y moverse muy poco hacia la

ciudad, echando mano, por ejemplo, a las tecnologías de la información, mientras que otros se desplazan en automóvil privado para trabajar y realizar determinadas actividades, movimientos que generan una dependencia con este medio de transporte.

Me interesa también indagar en la relación de los individuos con su territorio, es decir, cómo son utilizados los servicios de proximidad por los habitantes y cuáles son los espacios de socialización. Describiré cómo algunos individuos luchan por rescatar el espíritu del barrio y los ideales de comunidad que se ven amenazados con la modernidad, mientras que otros buscan refugio en la vivienda y huyen de todo contacto con ‘el otro’. Finalmente, y por medio de este análisis, pongo en evidencia que la individualización, el ideal de comunidad, la dependencia de la proximidad y la libertad son elementos que entran en tensión para construir el habitar en este territorio.

1.1 La llegada a Peñalolén y la formación de una ‘Comunidad’

Frente a las transformaciones que trae la modernidad, en un contexto en que la ciudad parece perder los espacios de socialización de antaño, los sujetos, dice Márquez (2006), se repliegan en un microterritorio construido entre iguales. En este sentido, las identidades de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile podrían definirse a partir de la contradicción entre modernidad y comunidad, lo que toma la forma de una ciudad privada y anónima frente a la búsqueda de localidad o del barrio como espacio de convivencia y socialización por excelencia. Así, se observa un creciente repliegue en el territorio privado a partir de la recreación de nuevas formas de habitar en los bordes de la ciudad (Márquez, 2006).

De hecho, la clase media emergente fue un grupo que se vio bastante afectado por los acelerados cambios económicos y políticos que vivió el país a partir de los años ochenta y noventa. Muchos individuos vieron menoscabados sus modos de vida y sintieron la necesidad de reconstruir una vida urbana más amable y con una mejor calidad de vida, pues la violenta modernización parecía habérselas quitado. De hecho, explica Arizaga (2005), el fenómeno de salida de la ciudad debe comprenderse como una respuesta a nuevas demandas materiales y simbólicas de un segmento específico dentro de los sectores medios.

La salida y la construcción de un territorio único en los márgenes de la ciudad

Los primeros habitantes que llegan a vivir a la Comunidad Ecológica de Peñalolén son atraídos por esta dinámica o necesidad de buscar nuevas formas de habitar la ciudad, cuya estrategia de colonizar e ir a vivir a los márgenes de la ciudad les permitiría recrear el deseo de comunidad. Muchos de los primeros individuos llegan con el anhelo de poder recrear un estilo de vida más acorde con sus aspiraciones, en el que prima la idea de contacto con la naturaleza, lo más primitivo, lo tribal, la calma y la vida comunitaria. Se comienza entonces a construir un

relato nostálgico de la comunidad perdida que añora pretende realizarse acá en Peñalolén. El argumento de la calidad de vida parecía ser uno de los motores que movían esta elección residencial. Calidad de vida que se asocia a un mejor bienestar para ellos y sus hijos: la vida al aire libre, el contacto con la naturaleza, etc., elementos que se contraponen a la imagen de la ciudad que guardan, que aprecian como algo negativo.

[...] buscando vivir cerca de la naturaleza, alejándose un poquito de la vida tan agitada que hay, urbanamente hablando [...] Un amigo de mi marido nos dio el dato que estaban estas tierras allá y ahí gracias a eso llegamos; y era súper barato. De hecho cuando nosotros llegamos, ni siquiera lo pagamos al tiro [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] un compañero de oficina, de trabajo, él vivía acá en Peñalolén. Él me dijo anda a ver y se fue de vacaciones, y me dejó su casa para que viera el lugar y me encantó. Me fascinó porque estaba al lado de Santiago y es campo, está la cordillera. He subido al San Ramón [cerro] como diez veces. ¡Me encanta el fin de semana ir al cerro! y me encantó el lugar [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] la naturaleza que hay aquí es tan hermosa, la magia de poder pararse aquí en la noche y mirar la luna llena, te ilumina todo, porque no tenemos luz en la calle. El silencio que hay aquí en la noche llega a ser molesto. Más de alguien una vez dijo: 'Escucha el sonido del silencio'. Yo no entendía eso y aquí lo vine a entender [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] Porque querían [sus padres] estar en un lugar tranquilo, yo creo, y apartado, porque tenían una ideología de comunión con la naturaleza, de una forma de vivir diferente, más tranquila [...] (joven estudiante, Comunidad Ecológica)

Los primeros habitantes en llegar a la Comunidad son gente joven, matrimonios sin hijos o con hijos muy pequeños. Se trata de individuos pertenecientes a una clase media emergente de la década de 1980, un poco decepcionados por el contexto social y urbano que estaba viviendo Santiago de Chile por esos años. Asimismo, es una clase media que no tiene el ingreso para comprarse una casa totalmente construida en un barrio de clase media consolidado, por lo que la oferta de los predios rurales que están en venta en Peñalolén es una forma de acceder a la propiedad a bajo costo.

[...] una razón fue porque nos gustaba el lugar y otra razón era porque queríamos darle a las niñas, no sé, una vida más distinta a Santiago y porque era la única posibilidad de tener algo propio [...] teníamos unos amigos que vivían acá y veníamos a verlos, entonces empezamos a ver la posibilidad que había de comprar acá y teníamos una plata ahorrada [...] y nosotros no teníamos ni las tres cuartas partes, pero empezamos a buscar gente que comprara con nosotros y ahí apareció el Lucho, que vive acá, y los Caicani, que viven atrás, y entre los tres compramos la hectárea [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] compré el terreno, vendí un auto Citroën y con eso compré el terreno y construí la casa. Nunca tuve deuda con el banco. Como es de barro es muy barata la construcción, y la madera mucha me la conseguí. Era un sueño: primero la casa propia y después de ver donde vivimos ahora! (sic) Yo soy, somos a nivel mundial, privilegiados de vivir en un terreno como vivimos ahora [...] (hombre, Comunidad Ecológica)

[...] yo me compré una casita en La Reina, pero no me gustaba. Era chica, pareada, ¡espantosa!, y por amigos que tengo acá supe de este lugar y a mí me sobraba un cachito de plata, que es la que traje de México, y me compré este terrenito que era regalado. Costaba 10 pesos y ahí empezamos con mi hijo mayor a construir[...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Asimismo, el perfil de los primeros habitantes, de los colonizadores, de los pioneros, también tenía también algo de antisistema y un poquito de revolucionario, al mismo tiempo que muchos cargaban una historia residencial bastante diversa. La mayoría de sus habitantes son urbanitas, pero traen una historia residencial de vida en el extranjero. Otros vienen de comunas cercanas a Peñalolén, un poco rurales como La Reina o más consolidadas como Providencia.

[...] vivimos primero en Providencia y después en La Reina, pero la verdad es que la primera vez fue un poco de allegados [...] te confieso que una de las razones por las que llegamos acá, aparte que a los dos nos gustaba la naturaleza, qué se yo, porque él [su esposo] más allá de gustarle la naturaleza era como rebelde, un poquito contrario al sistema, a la sociedad, un poco, también sin ser hippie [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] en esa época una amiga nos habló de este lugar, de una hacienda que estaba abandonada, toda la parte alta, desde Las Perdices hasta arriba, más bien de Tobalaba hacia arriba. Era un pantano [...] llegamos un grupo reducido de amigos que veníamos llegando de todos lados; de Guatemala, de Brasil [...] hay mucho mapuche y cosmopolita en el barrio, en el sentido que llegamos todos, o con chilena o con chileno, por lo tanto hay gente de Brasil, de todas partes [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] esto yo lo conocía del año 80... del 79-80 conocía la comunidad y después de Pirque [comuna rural periférica a Santiago] buscamos un lugar donde quedarnos y decidimos la Comunidad, principalmente por la gente, porque acá vive mucha gente que ha pasado por experiencias similares, que ha estado afuera; entonces se da otra normalidad por así decirlo [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

De este modo, y si bien se genera un 'estilo de vida' particular en el que priman los valores posmaterialistas (lo verde, la naturaleza, etc.), se observa que surge una autoconciencia estética que se expresa por medio del estilo, de la vestimenta, de la forma de vivir, del tipo de casas, etc., todo lo cual marcará la identidad de la Comunidad Ecológica frente a los 'otros'.

Figura N° 65: Anuncio de venta y arriendo de casas en La Comunidad Ecológica



Fuente: <http://comunidadecologica.blogspot.com/>

[...] hay mucha gente que es mayor que nosotros, que empezó a hacer casas para acá, o sea, hay una gran demanda de gente que no quiere vivir en la ciudad, sobre todo que hay un 90% de componente artístico, desde el tipo que es diseñador, del tipo que es notablemente actor, hay 70 actores, hay muchos fotógrafos, hay bailarinas, diseñadores, cineastas. Estos tipos buscan un lugar para crear, buscan una casa como esta. De hecho se puso una productora en la puerta que hace 'Cárceles' [un programa de TV] de un director de cine que se llama Nico Acuña, se ha venido Justiniano, el director de 'Sexo con amor' [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] aquí está mi estilo de vida, es lo que a mí me gusta [...] De hecho, en la municipalidad hay unos folletos, unos diarios que hacen diferentes concejales y cuando hacen el mapa de Peñalolén, donde está la Comunidad ponen un hippie con el signo de la paz [...] Voy a hablar del grupo que siempre estamos ahí abajo, es como bien unido, es como libre de acciones, de pensamientos, es como bien hippie para mi gusto y a mí me gusta así [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] hay gente que nos tiene bronca. Hay gente que dice que somos unos hippies. Hay gente que dice que somos ricos, yupis les llaman a los hippies ricos, y hay gente que encuentra bueno el lugar, rico para vivir [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

En este sentido, se valoran aun más los esfuerzos que se tuvieron que hacer para poder hacer habitable este lugar y consolidar un estilo de vida único en la ciudad de Santiago, que hoy forma parte de su identidad y de aquello que los diferencia.

Figura N° 66: Interior de casa, Comunidad Ecológica de Peñalolén



Fuente: <http://comunidadecologica.blogspot.com>

[...] Cuando nos tocó ir a una reunión a Casagrande [condominio cerrado de clase media alta que colinda por el sur con la Comunidad Ecológica], empezó a llegar la gente de allá: ¡todas de taco alto!, bien vestidas, y nosotros así nomás! [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] hay de todo: hay hippientos, gente con mucha plata y gente más o menos. Es bien heterogéneo. Gente que vive como de artesanías, medias hippies, andan ‘a pata’ [a pie], viven con lo justo. Hay de todo eso y gente que yo veo con tremendos autos, harta plata, y hay gente, hay de todo, con auto, con dos autos, con autos viejos. Algunos se movilizan en bicicleta. Hay harta gente joven, estudiantes, parejas jóvenes, hay hartito [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

El esfuerzo y la construcción de un habitar posible

Observo que la historia de esta comunidad se ha construido a base del esfuerzo de quienes llegaron haciendo camino en este lugar que era solo tierra y montaña. Los primeros años no fueron fáciles: había muy pocas familias, vivían un poco aislados, sin luz eléctrica, ni agua potable.

En este sentido, venir a vivir a la comunidad significó para muchas de estas familias sacrificios y estrategias para poder hacer más vivible este sueño de comunidad. La ecuación, sacrificar algo en pos de una mejor calidad de vida, parecía central para estos habitantes.

[...] .no había luz, no había agua, no habían caminos, no habían vecinos (sic). Entonces estuvimos viviendo como tres años con luz, con un panel con baterías, y cuando se acababa la luz de la casa, enchufábamos el auto a la casa, era de emergencia [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] fuimos los que tuvimos que hacer huellita para poder llegar a la casa de nosotros [...] esas huellitas las fueron amononando y ampliando en la medida que iba llegando más gente. En ese tiempo nosotros queríamos, era el sueño que llegara más gente porque estábamos muy solos [...] te digo habían [sic] otras tres o cuatro familias viviendo aislados, porque era un espacio grande pensado para cuatro familias. Hoy día habrán 350 familias [...] En ese tiempo no había colegios y vivíamos también sin luz eléctrica, así que también era distinto, una forma distinta de vivir [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Otro de los factores que puedo considerar como uno de los sacrificios que significaba instalarse aquí, fue la distancia que había desde la Comunidad al resto de la ciudad, sobre todo en los años ochenta donde en Peñalolén no había servicios de proximidad, por lo que las familias debieron arreglárselas para los desplazamientos cotidianos, tales como ir a trabajar, llevar a los hijos al colegio o hacer las compras. El asentarse en este territorio, guiados por la idea de una mejor calidad de vida, implicó comenzar por estar dispuestos a hacer algunos sacrificios de movilidad.

[...] de hecho, cuando las niñas estaban todavía chicas teníamos un puro auto [uno solo]; entonces él [marido] se iba en bicicleta a su pega, que quedaba en el centro [de la ciudad] y se iba con las dos niñas arriba que iban al jardín que estaba en la entrada y las dejaba ahí, y él seguía para abajo en bicicleta, siete años [...] me dejaba el auto a mí para yo ir a buscarlas después, porque con las otras mamás hacíamos turnos para traer a las niñas [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] Mi marido lo encontraba chorísimo, pero en la práctica yo lo veía todas las tardes al llegar: ahí a luchar a prender las lámparas a gas, a parafina [...] tenía que ir a buscar agua, por ejemplo. Esa era una de mis salidas a Santiago: a buscar, como no había agua potable [...] a la casa de mis amigas yo iba con un bidón [...] también hielo, porque como no había refrigerador, no había hielo, iba a buscar hielo, compraba hielo en barra por ahí cerquita en Plaza Ñuñoa [...] yo ponía la bandejita de carne molita, un par de tomatitos [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

La complicación fue siempre más para mí en el sentido que yo los tenía que llevar [os hijos], primero en la Citrola, después en la Renoleta [...] porque llegó un momento, cuando llegó más gente, empiezan a hacer turnos para el colegio; entonces se empezó a arreglar un poquito. Pero más de una vez tuve que tomar micro, caminar para afuera. La gente te conoce, te lleva, qué se yo, pa' fuera, pa' dentro, y cuando teníamos teléfono podíamos decir: 'Oye, venme a buscar, estoy en la portería' y todavía lo hacen mucho con los hijos [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Incluso hoy los residentes más nuevos han debido optar y hacer algún tipo de sacrificio a la hora de elegir vivir en este territorio. Ester, arrendataria, quien vive hace cuatro años en la Comunidad con su esposo y sus dos hijos pequeños, me relata cómo optar por una determinada 'calidad de vida' significó tener que hacer algún tipo de sacrificio.

[...] hemos privilegiado otras cosas antes de cambiar el auto, porque aquí igual los arriendos son caros. Son bastantes más caros que en otros lugares. Nosotros siempre hemos optado por vivir a lo mejor en un lugar más rico antes que tener buenos autos, eso han sido como las decisiones [sic] [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

El sentimiento de comunidad

Si bien la decisión residencial de venir a vivir a Peñalolén requirió de sacrificios y de organización por parte de muchas familias, es posible advertir cómo se fue formando un espíritu de comunidad que caracterizará a este territorio hasta el día de hoy. El mito de que la comunidad 'purifica' del que habla Sennet (1975), pareciera haberse reproducido a partir del esfuerzo, las iniciativas, la creación y la solidaridad que hubo en los primeros años de formación de la Comunidad.

[...] la cosa tribal que había que la gente: se juntaba para los solsticios, equinoccios, después los bautizos, los cumpleaños, los tijerales y era como masivo. Después llegó la luz eléctrica y se produjo un individualismo impresionante, y ahora con internet,, De hecho el otro día se cortó la luz y estábamos acá un grupo de gente; había niños, habíamos como tres generaciones. Se cortó la luz, prendí el farol [...] y la gente que estaba en internet, en la cocina, en internet, en diferentes lugares, decidió juntarse y se juntaron todos alrededor del farol, y eso te da la pauta de lo que la luz marcó, porque en esa época algunos veían televisión con batería. Yo tenía energía solar: tenía 110 y muchos usaban placas fotovoltaicas [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

M: [...] nosotros con el grupo de amigos que teníamos éramos un grupo de seis o siete parejas y se usaba que el día domingo tomábamos desayunos todos juntos en una casa. Entonces, todos en la mañana nos esmerábamos en no tomar desayuno en las casas, cuando mucho un vaso de agua, jugo y preparábamos a los niños, a los que querían ir según la edad que tuvieran para ir con nosotros. Entonces tocaban desayunos dominicales en las casas de los diferentes amigos y eran desayunos dominicales a las 11 de la mañana, en que se transformaba en un desayuno almuerzo, porque cada uno llevaba cosas ricas: queque, frutas, kuchen y la conversa se extendía. Salíamos como a la una, totalmente almorzados y si no era eso, era almuerzo comunitario o a veces un té comunitario. Y si era un almuerzo comunitario, resultaba un almuerzo té, porque lógicamente nos extendíamos [...] Hacíamos nosotros hartos paseos juntos, hacíamos paseos al cerro, por ejemplo. Teníamos algunas actividades, organizábamos unos yogas; alguien descubrió por ahí que había algún profesor que eran muy bueno en ese

tiempo. No eran tan conocidos como ahora que en todos los barrios hay un profesor de yoga, entonces nos dio por llevar un profesor de yoga los días domingo. Lo único que tuvimos que achicar un poquito el nivel de comida del desayuno para poder hacer yoga y después hacíamos la clase. Seguramente eso significaba que nos juntábamos nuevamente a comer y eso era la parte del desayuno. Habían [sic] tantas actividades así en común. A veces nos arrancábamos a otros lugares fuera de Peñalolén así en conjunto.

Entrevistadora: ¿Y eso no pasa hoy?

M: No, cada uno está en su casa absorbido por su, por la actividad de su familia, de los colegios de los hijos, del trabajo [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

De este modo, y como lo expresan los relatos de los ‘pioneros’, si bien en la actualidad el sentimiento de comunidad parece disolverse y quedar en el recuerdo, para muchos la identidad sigue viva y se reactualiza en los recuerdos y las historias compartidas.

[...] es un privilegio vivir acá y siempre lo agradezco. Hasta me siento mal... porque hay otras personas que no tienen lo que nosotros tenemos. En este sentido, es como demasiado regalo, encuentro yo. No es una casa lujosa ni nada, pero es un espacio demasiado lindo. Soy demasiado agradecido de lo que tenemos acá [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] la identidad sigue viva [...] los ideólogos del barrio nos mantenemos permanentemente dándole y dándole. Yo me he traído un tren antiguo que hace de sede social. Le he metido un montón de poesía [...] aquí toda la gente que viene a vivir es transgresora, es antisistema [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

1.2 La autoconstrucción. Una apropiación y un anclaje único en el espacio residencial

Luego de haber revisado rápidamente el proceso de asentamiento en la Comunidad, los primeros años y las motivaciones que entraron en juego en esta elección, considero necesario, tal como lo hice en el apartado sobre El Castillo, analizar el tema de la autoconstrucción de la vivienda desde el punto de vista del proceso no solo material, sino que también simbólico, y que forma parte de la historia y creación de la Comunidad Ecológica de Peñalolén como un lugar único y emblemático de la ciudad de Santiago de Chile.

Figura N° 67: Vista de la cordillera desde la Comunidad Ecológica de Peñalolén



Fuente.: <http://fotosdesdemiventana.blogspot.com/>

La casa es para todos los grupos sociales el lugar central donde la cotidianidad transcurre, que en el caso de la Comunidad Ecológica de Peñalolén toma connotaciones que son muy distintas de las otras urbanizaciones de clase media de la ciudad. Tal como ocurrió en el caso de El Castillo, en la Comunidad Ecológica las casas también han sido construidas por obra de sus propios habitantes.

En este sentido, y entendiendo la casa como un espacio de referencia central desde donde las exploraciones exteriores se realizan (Remy, 1996), ella se transforma en un espacio que habla de la historia de sus habitantes, sus motivaciones, sus formas de pensar, al mismo tiempo que es la construcción de un lugar de refugio, protección e identidad.

Figura N° 68_ Casa de adobe, Comunidad Ecológica de Peñalolén



Fuente: <http://comunidadecologicapenalolen.bligoo.com/tag/entrevistas&page=4>

El proceso de construcción de la casa. Entre aventura, creación e imaginación

Me interesó para esta investigación indagar en parte del proceso constructivo de los habitantes de la Comunidad, pues consideraba que al igual que en El Castillo se trataba de un elemento revelador de la manera cómo los individuos veían y se relacionaban con sus espacios cotidianos, que van constituyendo la historia de estos y de la Comunidad.

Como mencioné anteriormente, muchos de los primeros habitantes que llegaron a la Comunidad, lo hicieron teniendo solo el dinero para la compra del terreno, por lo que la construcción se hizo posteriormente y siguiendo diferentes etapas que se relacionan con la situación económica, el ciclo familiar y las necesidades de la familia. Todo este proceso tuvo mucho de aventura y de creación, de concretizar un sueño y de generar un conocimiento constructivo que no se tenía. Al principio, fue bastante duro para las familias, pues tuvieron que instalarse en una vivienda provisoria que con el paso de los años iría evolucionando y transformándose en un verdadero lugar para vivir que será difícil de dejar.

[...] después crecimos un poco más, pero nos fuimos a vivir ahí, pero bien precariamente. Te digo que era una casita de madera de trece metros cuadrados y era bien impresionante, porque esa casita, hoy día que hace frío, lo que puede haber significado; no tenía aislación ninguna, no tenía ni siquiera planchas de plumavit entre medio. Era madera por un lado, madera por el otro y al centro nada, así que el frío era grande [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] los primeros años fue tremendo porque no me adaptaba al frío. Yo en invierno y verano me acuerdo que me levantaba con una parka [...] pero siempre me gustó el lugar, el lugar tiene algo muy especial, algo mágico, que uno llega para acá y se empieza a quedar y empieza a ver la vida de una manera distinta [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Al mismo tiempo, este proceso constructivo debía ser armónico con la naturaleza y el entorno donde estaba emplazada la casa.

[...] yo me acuerdo que nosotros pusimos los pilares de la tierra, y como ellos eran medios hippies [se refiere a sus papás] pusieron unos cristales e hicieron como un sahumero [...] ahora está mucho más grande la casa, pero se demoraron en construir la casa como seis meses. Fue rápido porque está hecho de quincho, que es como adobe, y es súper flexible. Y la construyeron porque venía mi hermano chico en camino, entonces necesitaban ampliar [...] es un estilo de construcción, yo no sé mucho. No son ladrillos de adobe, es como el adobe, pero con otras formas que hacen que sea más resistente. De hecho no le pasó nada con el terremoto [...] ayudaba a traer las vigas porque todo se consiguió ahí mismo. Y ahora mi papa construyó unas bodegas atrás, entonces se ha ido agradando la casa. Mi mamá hizo el patio, porque es paisajista, la han ido construyendo entre los dos [...] (joven estudiante, Comunidad Ecológica)

La casa toma un significado muy potente para estas familias. El acceso a la propiedad, el proceso constructivo y la evolución de la familia se transforman en factores que refuerzan el sentimiento de unión y de anclaje que se tiene con el espacio residencial.

La casa se transforma en un lugar de reposo (Pinson y Thomann, 2001), de referencia, que participa del habitar al mismo nivel que los otros lugares. La casa aparece como un operador importante de la libertad y la autonomía personal (Rougé, 2005).

[...] todo era un sueño [...] a mí siempre me ha gustado que el horizonte sea amplio, y aquí yo miro hacia abajo y es amplio, miro hacia el lado y está el cerro al lado; o sea, aparte del terreno tengo un espacio visual que hace sentirse muy privilegiado [...] para mí es mi cobijo, mi lugar de descanso. Han crecido todas mis hijas acá. Todas las reuniones familiares las hemos tenido acá. Siempre que hay un evento: cumpleaños, bautizo, es acá, viene toda mi familia, la familia de mi señora. Es una casa abierta y ha sido muy agradable para mí [...] yo no tengo apego a las cosas, pero igual va a marcar una etapa muy importante en nuestras vidas [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] es todo, es la protección, es la base, o sea, ahí aprendí todo; entonces es como casi [...] soy parte de la casa también, la casa es una parte mía porque ahí está todo [...] (joven, Comunidad Ecológica)

La casa va evolucionando al mismo ritmo que la familia va creciendo. Se van anexando partes, piezas, ampliaciones y arreglos que van marcando las etapas del ciclo familiar. Simboliza el desarrollo de la familia y da cuenta de la creatividad y los recursos que cada familia pone en marcha.

[...] cuando llegamos acá habían dos piezas: en una pieza todas las niñas y nosotros dormíamos en la pieza de al lado. Obviamente fueron creciendo y necesitaban su espacio, esa fue una necesidad. Entonces ahí la pieza nuestra se la dejamos a una. Teníamos un balcón, el balcón lo cerramos y se lo dejamos a otra y donde dormían las cuatro la dividimos en dos. Nosotros nos bajamos adonde guardábamos el auto. Cerramos esa parte porque era con palafito. De hecho, si tú subes arriba, las piezas están mal diseñadas, porque para pasar a la pieza del fondo hay que pasar por la pieza de adelante [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] después que mi madre partió [falleció], uní los dos segundos pisos. Arriba hicimos un arco igual a este, más chico, con cenefa, entonces yo dejé para mí todo el segundo piso más casi todo el primer piso y arrendé allá al lado que es esto mismo; lo cerré y dejé un departamento para una persona. Entonces nosotros usamos las tres cuartas partes de la casa [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Incluso algunos de los habitantes trajeron partes de sus otras residencias, de sus viajes, fragmentos (a su vez materiales y simbólicos) importantes que instalaron en la nueva casa en la Comunidad.

[...] esos ventanales son de la otra casa y esta casa es de adobe [...] Entonces trajimos ventanales, trajimos puertas, otras ventanas, artefactos del baño, las tinas del baño, entonces fue como traernos un pedacito de esa casa para integrarla acá. Tal vez la diferencia es el diseño de la casa, pero dentro de esta casa hay muchas cosas que son de la anterior, tanto en muebles como en vigas, puertas, ventanas y hasta plantas nos trajimos de la otra casa. Entonces fue como, me llevo esto que perteneció adonde yo nací y lo sigo acá [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Sin embargo, no hay que olvidar que quienes construyeron las viviendas por su cuenta fue solo una parte de los habitantes actuales, los pioneros, los fundadores, quienes llegaron a la comunidad sin nada y por lo tanto debieron construir todo. De hecho, algunos de los residentes más nuevos, principalmente arrendatarios, no han construido su casa como los pioneros lo que no significa que no se hayan involucrado también en pequeños aspectos de construcción y reparación. Como los terrenos son grandes, las formas variadas y los materiales flexibles y sencillos, es muy fácil hacer cambios, anexiones, o pequeñas cosas al hogar, que no alteran para nada el paisaje residencial.

[...] en armar una casa atrás,. arreglar el radier, ponerle las paredes, construirla entera, era un agregado chiquitito; una bodega también le hicimos. Fue una construcción bien hecha en madera. Y acá afuera otro tipo de construcciones que no son lo mismo: una huerta, el campo, ese tipo de cosas también son parte. Siempre en la Comunidad Ecológica tienes algo que hacer en tu casa. Las casas en sí ocupan parte de tu tiempo. Cuando uno vive en un departamento, no hay nada que hacerle, acá la casa en sí es un tema [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Las casas en la Comunidad permiten que sus habitantes se involucren rápidamente en el espacio doméstico y su entorno, por lo que estos se abocan a realizar actividades en él, sintiéndose rápidamente parte del entorno.

[...] una casa grande, con dos niveles, de adobe, de barro, un poco larga, por lo que es fría a veces. Yo diría como que permite que se den distintos espacios, y la casa en sí es un terreno también. Cuando uno vive en Providencia, la casa es la casa. Aquí hay veces, por ejemplo en el verano, que los niños están en el patio, en cualquier parte [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] generalmente llego tarde, bueno, descansar obviamente, antes hacía de todo, el jardín, cortaba el pasto [...] leer, andar en bicicleta es lo que más me gusta [...] hace años también construí un lugar de meditación fuera de la casa porque antes ocupaba esa pieza como escritorio, entonces era más privado, pero ahora está el computador, entonces están todas la niñas ahí, entonces necesitaba un lugar más en silencio, entonces me hice una pieza afuera y ahora la ocupo de vez en cuando [...] (hombre adulto, comunidad Ecológica)

[...] ahora te diré que con este jardín para mantenerlo limpio, cortar el pasto, mantener mis bestias [animales]; bueno, además hago cosas: ese pisito lo hice el otro día para entretenerme. Le estoy haciendo un sillón de regalo a los niños. Afuera hice una fuente de agua para que esté bonito, puse unos bancos [...] (mujer mayor, Comunidad Ecológica)

Me llama la atención cómo cada uno de los habitantes ha ido diseñando su casa. Las casas son de materiales, formas y colores muy variados, lo que sin duda refleja el espíritu de quien las habita. En este proceso constructivo, la creatividad de ir dando forma a la casa es un elemento muy importante para comprender el significado que esta tiene para sus miembros. Para algunos podrá tener una función lúdica, para otros será el recuerdo de los seres queridos lo que marcará el espacio de la casa, o también la casa se hará para diferenciarse de las otras, como una forma de distinción.

[...] nos marcó mucho esto de vivir en redondo y después la otra casa que tuvimos... y la casa que hicimos son puros octógonos. Todo es como la circularidad de los espacios, es como la placidez, no sé cómo decirlo, pero es como algo plácido, además todas las casas han sido de quinchas [tipo de material constructivo de caña o bambú recubierto de barro], es como plácido [...] es como muy parecido a las casas del norte, tiene esa cosa de la quinchas, que es como quinchas, el color café y es como uterina mi casa, tiene hartos metros cuadrados, pero son todos espacios que cada uno por sí solo es como contenedor. No es que sea de esas casas minimalistas. El living es como redondo: entrái por unos recovecos, la pieza es como redonda, el baño, es como todo orgánico, es como una casa orgánica, es bien entretenida. Subes escaleras y hay como piezas [...] una cosa media lúdica, de cambiar de espacio, de circulación [...] fue totalmente pensada [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] en mi casa está la esencia de mi mamá. Todo lo que tú mires en esta casa, cada decoración, cada vidrio, cada cosa [...] es la esencia de ella, es lo que ella hizo, lo que ella quería. Ella la diseñó, esto es ella, ella era así [...] yo tengo esos apegos raros; por ejemplo, este mueble era de la abuela de mi esposo, le digo: 'Oye, en el mueble de mi abuela en el comedor de tu amigo'. Yo soy apegada a esas cosas [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] en forma de nave, de proa de nave que se pueda ver desde todas partes [...] esta es una casa que sale de lo común en la Comunidad Ecológica porque es una casa hecha de material sólido, porque la gente aquí vive en casas hechas de barro o simulando de barro [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

2. LA MOVILIDAD COTIDIANA: ESTRATEGIAS, USO DEL AUTOMÓVIL Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRAYECTOS, ¿DEPENDENCIA O ELECCIÓN?

Luego de haber abordado el proceso de asentamiento y construcción de algunas casas de la Comunidad, me parece importante explicar ahora la manera cómo los individuos practican los espacios de proximidad y lo articulan con la movilidad cotidiana, dejando al descubierto la experiencia que estos tendrán con la ciudad.

En este sentido, la capacidad de movilidad cotidiana de los individuos, el aislamiento de la ciudad central y la vida al interior de la comunidad serán también factores que intervengan en la relación entre individuo y territorio, y que darán cuenta de su identidad espacial.

En palabras de Levy y Lussault (2003):

la dimensión espacial de las identidades permite especialmente verificar que la identidad contemporánea no es simplemente la expresión de un pasado enterrado sino que es siempre una tensión entre una memoria y una proyección en el futuro, estos tres elementos (memoria, proyecto, identidad) se conjugan mutuamente.⁵⁴ (2003: p.480)

2.1 La movilidad cotidiana: el automóvil

A diferencia del caso de El Castillo, donde la movilidad autónoma se configuraba en torno al barrio y se basaba en medios de transporte como la caminata y la bicicleta, en la Comunidad Ecológica es la movilidad automóvil la que prima.

Se observa en la actualidad, sobre todo en las clases medias y altas, que el nuevo modelo de vida urbana descansa sobre una movilidad cotidiana esencialmente automóvil, lo que implica una mayor individualización de los desplazamientos, una mayor autonomía y un uso 'a la carta' de los recursos del espacio metropolitano (Rougé, 2005). En este sentido, para la mayoría de los hogares de clase media que se alejan de la ciudad y deciden ir a instalarse a la periferia, el automóvil particular juega un rol esencial en la movilidad cotidiana, haciendo posible 'la distancia'.⁵⁵

⁵⁴ Traducción propia.

⁵⁵ En este sentido es necesario recordar que la gran mayoría de los habitantes entrevistados no utilizan nunca el transporte público. Algunos se sirvieron de este sólo en los primeros años, cuando llegaron a vivir a la Comunidad y no contaban con los recursos para comprar un auto. En la actualidad, la gran mayoría son dependientes del transporte privado para desplazarse cotidianamente. Muchos de los entrevistados justifican el poco uso dado del transporte público aludiendo principalmente a la mala frecuencia y a la inseguridad de los buses que circulan en Peñalolén.

El Automóvil, las estrategias y la percepción del sistema de transporte público

Cuando los ‘pioneros’ se instalaron en la Comunidad Ecológica, muchos contaban solo con un automóvil en el hogar. Se trataba de una clase media emergente, con un ingreso no muy alto, por lo que la instalación en Peñalolén significó elaborar estrategias para poder realizar las actividades cotidianas de las familias, cuestión que no estuvo exenta de esfuerzo.

[...] yo tenía una Citrola en esa época, y me movía al centro ida y vuelta porque no había tráfico [...] Volvía a almorzar, intentaba ir y volver, cosa que hoy en día es imposible a pesar de estar el metro [...] la mayoría teníamos Renolas, Citrolas, el transporte económico [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Generalmente, era la mujer quien se quedaba con el único automóvil del hogar y era el esposo quien debía trasladarse a pie, en bicicleta o transporte colectivo hacia su lugar de trabajo, que estaba fuera de la Comunidad. De esta manera, el automóvil se transformaba en el instrumento que les permitía a las dueñas de casas y madres poder realizar las actividades cotidianas del hogar, como las compras, el cuidado de los hijos, etc., actividades que requerían de mucho esfuerzo y organización para poder ‘sobrellevar’ este modo de vida.

.De hecho, mi marido se iba en bicicleta y yo me quedaba con la Citroneta. Era súper importante [...] porque me quedaba ahí con los niños, tenía que ir a comprar, que encaminar a la nana, al supermercado que quedaba cerca; los colegios tampoco quedan cerca [...] una forma de vivir distinta. Yo la verdad la aceptaba, pero no es que me gustaba vivir así [...] De hecho, una vez un susto, un incendio que nos rodeó nuestra casa que era prefabricada de madera [...] yo arranqué en la Citroneta porque estamos en medio de puro campo, entonces arranqué en la Citroneta y no sé qué hubiera hecho si no la hubiera tenido [...] de hecho cuando empezó el incendio, metí la cartera, metí los niños con la nana [...]

[...] estabas obligado a tener auto porque las calles no son pavimentadas hasta la salida [...] ya a esta altura había bastante independencia. Yo me iba al trabajo y la Cata [su esposa] se queda con el otro [auto] [...] el trabajo de llevar a los niños al colegio lo hacía la Claudia: los iba a dejar y a buscar; complica un poco por los horarios [...]

De hecho, a todos los que han vivido en la Comunidad les tocó más de alguna vez tener que movilizarse a pie, salir a tomar micro, o tener que usar la bicicleta cuando no contaban con el automóvil. Sin embargo, en la actualidad, me resultó más difícil encontrar individuos que practicasen todavía una movilidad cotidiana alternativa al automóvil.

[...] en la empresa me pasan auto y en eso me muevo todo el día [...] yo aquí durante ocho años me moví en bicicleta. Vivía acá, trabajaba en la Alameda con Dieciocho. Durante ocho años me fui todo el día en bici. A mis dos hijas, llevaba a la más chica en el manubrio y la otra

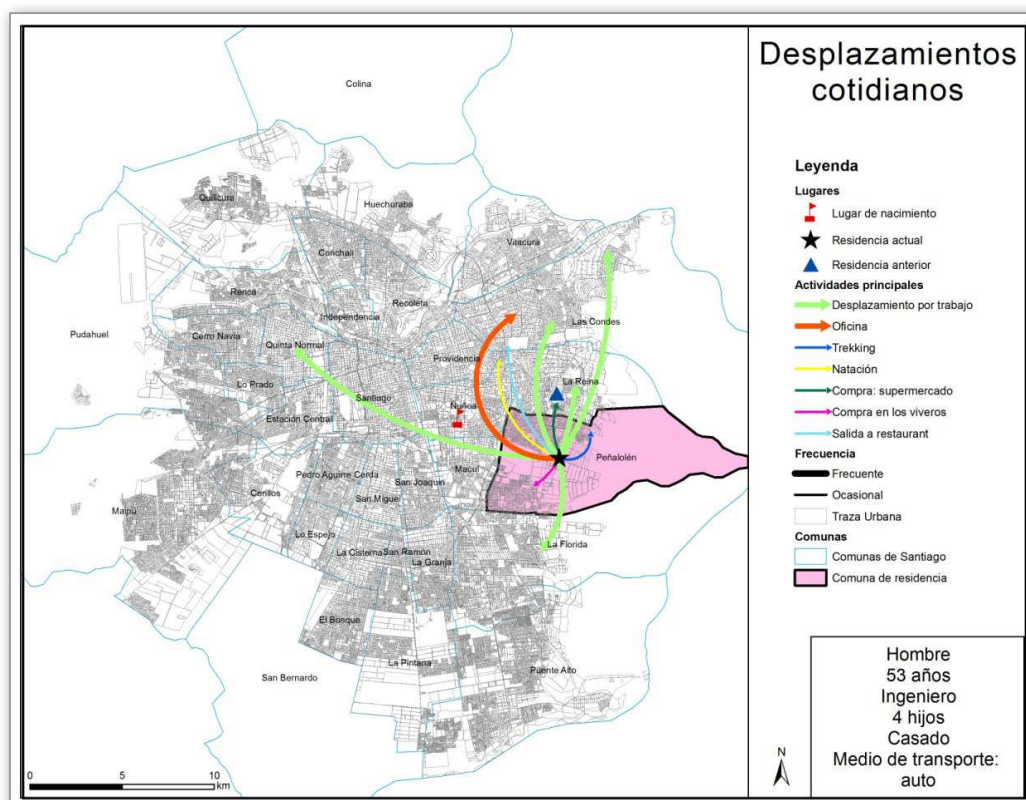
en la parilla, las dejaba en el jardín infantil y partía a la pega. Me decían: ‘Tiene reunión en Renca’ y partía a Renca feliz [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Muchas veces estos pequeños sacrificios de tener que depender del automóvil y enfrentarse con la realidad de la ciudad son compensados por el hecho de vivir en este lugar, y se transforma en parte de ‘la aventura’ de estos colonos.

[...] en realidad cuando nosotros llegamos acá no había nada. El Monserrat [supermercado] llegó después de nosotros y todo lo comprábamos ahí. Después hay hartas opciones para comprar, pero sí, claro, el desplazamiento es más largo. Tenís que tomarte unos minutos que camino de tierra (sic); yo a veces salgo siete veces, ocho veces para afuera, entre que voy a comprar, que voy a buscar a una [hija], después me llama la otra, la voy a buscar, que tengo hora al médico, salgo, es hartó [...] pero igual es rico. Yo llego acá y se me olvida, como ¡chun! Paso nomás los tacos. Bueno, mi marido no, él anda en pleno Santiago y los tacos y llega loco. Yo ando por aquí, no tengo problema [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] no siento que estemos lejos; de hecho, de acá al centro, un día domingo uno tarda quince minutos, veinte minutos, lo cual es un tiempo normal. Aparte se justifica aunque fuera lejos por el hecho de volver, ¿no?, se justifica con eso e igual vale la pena [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Figura N° 69: Movilidad cotidiana de Francisco



Fuente: Elaboración propia basada en entrevistas.

Sin embargo, y a medida que evoluciona la familia, los hijos crecen y mejoran los ingresos familiares, se va haciendo más indispensable tener más de un medio de transporte en el hogar.

[...] después compramos este auto. En este auto voy para todos los lados, es decir, el colegio, el supermercado, y de vez en cuando la medicina natural [...] yo utilizo el auto, mis hijos las motos y mi esposo usa la camioneta [...] (Mujer adulta, Comunidad Ecológica)

En este sentido, nunca encontré habitantes que tuvieran percepciones negativas respecto del automóvil privado, pues constituye esta una experiencia vital en esta concatenación de actividades. Si bien había personas que deseaban no tener que depender de él, justificaban sus prácticas culpando al transporte público por su mala calidad.

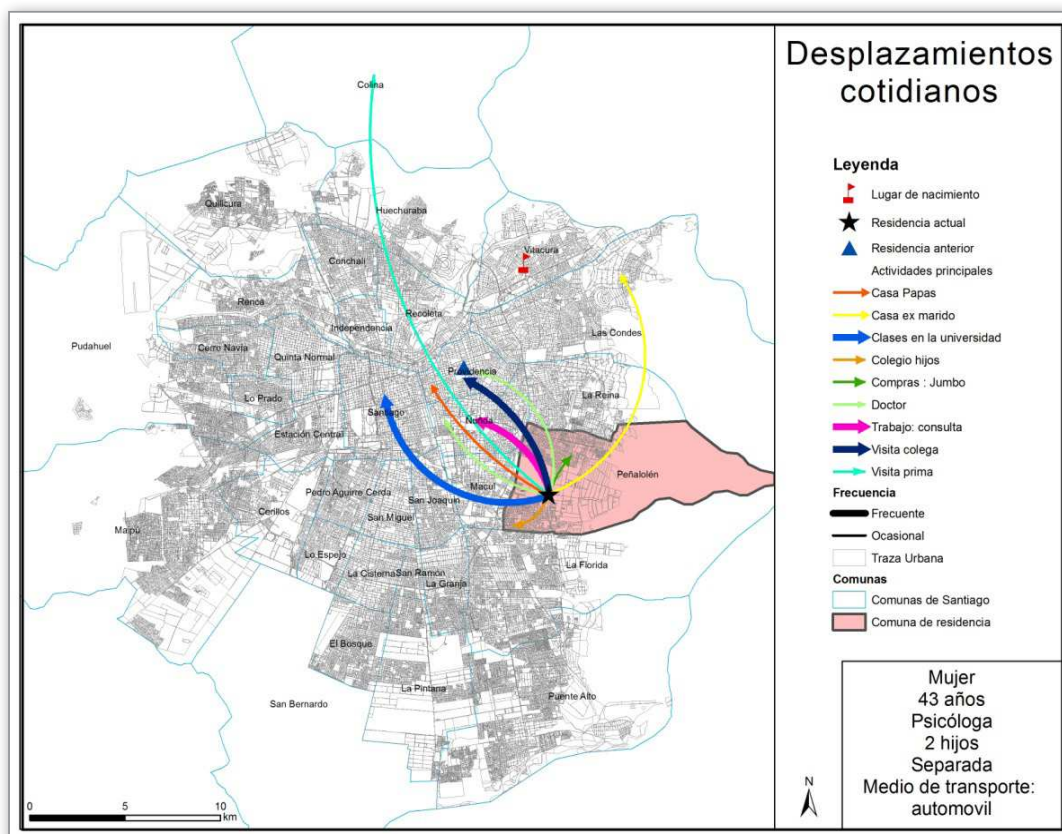
Entrevistadora: Y en el caso que el transporte público tuviera las características que usted desea, ¿dejaría de utilizar el automóvil?

H: [...] se ocuparía mucho menos, porque por último uno lo usa solo para salir de las zonas donde no hay transporte y te movilizas; sí, es bastante agradable que te lleven, pero si es sucio, incómodo, si andas 'apelotonado', si la gente que anda no tiene cultura, ¡es muy estresante! [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Pienso entonces que la experiencia de la movilidad automóvil es sentida por los habitantes de la Comunidad como el medio que les permite gozar de mayor libertad, tener control del tiempo y del espacio, y por lo tanto poder cumplir con las múltiples obligaciones a las que están expuestos. Asimismo, contribuye a que se sientan seguros y tener un mayor manejo de su movilidad cotidiana.

[...] en auto me demoro media hora, tres cuartos de hora en micro, y metro me puedo demorar entre una hora y media, dos horas. Está todo calculado, Yo preferiría incluso, pero además salgo a las 7 de mi casa para poder llegar las 8 a hacer clases allá. Todo sería más complicado. Los lunes, martes y miércoles voy en auto a la universidad, vuelvo pa' acá [consulta] o vuelvo a la casa, pero todo en auto [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Figura N° 70: Movilidad cotidiana de Anita



Fuente: Elaboración propia basada en entrevistas.

La tenencia de un automóvil se transforma casi en una cuestión de necesidad, que se origina no solo por el hecho de habitar lejos, sino que además por la percepción de un sistema de transporte que parece inseguro e ineficiente.

[...] ahora que los niños están más independientes y hacen más cosas solos, lejos de casa, se requiere más auto. Entonces uno está obligado a tener un auto, porque no hay transporte, no hay micros. Las micros en general, con el sistema nuevo, están muy limitadas y no llegan a todos los lugares [...] las micros no se pueden usar, no pasan nunca, van muy llenas, no paran, son los mismos problemas que había antes [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

El automóvil privado resulta para estas familias un medio de transporte necesario y seguro que les permite, por ejemplo, no tener que exponerse a riesgos. Como lo explicaba anteriormente, la comuna de Peñalolén, a diferencia de otras comunas de clase media y alta, es muy heterogénea, y está compuesta principalmente por gente de escasos recursos, quienes son vecinos de la Comunidad. Este hecho marca también la percepción que se tiene del transporte público y la justificación del uso del automóvil privado.

[...] que los niños sean chicos y que no sea un medio grato también es importante, como los frenazos que te digo, a veces como que uno viene cargado [...] lo encuentro complicado [andar en micro], complejo [...] no salgo, se me hace un mundo, después del Transantiago en general es abrumador [...] ahí está Lo Hermida, que dicen que es peligroso y debe serlo. Es bien inhóspito también pasar, las micros pasan de repente por Lo Hermida, es bien inhóspito pasar [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica).

[...] Caminar por lugares más seguros entre comillas. Por lo menos donde no te vas a topar con un par de vagos que están molestando. Al Pedro [hijo] por ejemplo, se le ocurrió ir en bicicleta y quisieron asaltarlo [...] Yo podría salir caminando de aquí, ¿y después?: transporte malo, barrio malo, las cosas no están pensadas para que uno pueda vivir en paz. (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] sí, sé que hay lugares más fregados que otros. De repente cuando voy a Santa María de Manquehue [barrio acomodado de Santiago] digo: '¡Se puede vivir así, todo perfecto!', no te vái a encontrar con nadie en la esquina. Aquí, claro, pasái a cierta hora, lleno de flaites p'acá, p'allá [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

2.3 La proximidad soporte para la organización de los trayectos y el control de la movilidad cotidiana

El espacio toma significación a través de las relaciones sociales que se establecen en él. En este sentido, surgen en esta investigación prácticas y sociabilidades en la proximidad que parecen ser también un soporte importante para las movilidades cotidianas de quienes habitan en la Comunidad Ecológica.

A pesar de que pude observar entre los habitantes de este territorio un incremento de la movilidad automóvil y de las relaciones más distantes entre vecinos, pude advertir también un grupo importante de familias jóvenes que han llegado a la Comunidad buscando redes de vecindad y de apoyo, las que siguen funcionando como ocurría con los primeros colonos. Ya no se trata de organizarse para traer el agua, abrir los caminos o simplemente hacer una excursión al cerro. Esta vez, se trata de redes entre vecinos que permiten mejorar los desplazamientos, coordinar las salidas y compartir tareas. Sobre todo, estas redes se ponen en marcha para el tema de los hijos y la gestión de las movilidades cotidianas que esto conlleva.

Las redes de apoyo, la organización de los desplazamientos y la tensión

Ester está casada, tiene dos hijos y llegó hace cuatro años a la Comunidad. Para ella es esencial poder contar con las redes de apoyo que tiene en la Comunidad, pues su auto tiene restricción, lo que le impide poder salir algunos días en la semana. Esta es una de las razones por la que Ester y su esposo se cambiaron a vivir en la Comunidad.

[...] tengo amigas, por ejemplo, el otro día tenía que ir al doctor y era lunes, y tenía restricción. Y voy con una amiga porque esa amiga tenía una hora y me llevó. Después yo la pasé a buscar. Como que trato, tengo una buena red de apoyo aquí. Hacemos acarreo, por ejemplo con los niños. Tengo una buena red de apoyo, tengo a los niños en dos colegios distintos, entonces con los dos hago turnos. También voy con amigas al supermercado de repente. Mis papas están en Viña. Antes contaba con esas cosas, con ese transporte por decirte [...] los jueves lo voy a buscar [hijo] y con mi hija tengo un trueque, porque yo también vendo alimento de perros y ahí alguien la va a buscar y a dejar, y yo se lo pago con una bolsa de alimento[...]

El tema de la lejanía, de la necesidad de automóvil y de una mayor disponibilidad de tiempo hace que muchas de las familias que viven acá tengan que organizarse para realizar actividades en común y con esto aliviar la tensión de la movilidad cotidiana.

[...] yo siempre llevo gente hacia abajo, siempre traigo gente hacia acá. Muchos se llaman [por teléfono], porque ahora partieron las ecoferias y van todas juntas. Hay un tema de lejanía y la necesidad de tener automóvil que hace que muchos nos unamos. Hacer dedo en la comunidad es una cosa que todos hacen, hasta yo he hecho dedo, todos pueden hacerlo [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] para uno que está en auto, está todo en cinco minutos. La mayoría de la gente tiene [auto], yo creo que es cien por ciento y es por una cosa de emergencia de llevar a los niños a alguna parte, el mismo tema del colegio [...] siempre yo llevo y traigo gente. Uno hace dedo o uno mismo le pregunta, ¿te llevo?. Conozcamos o no a la gente, pero dentro de la comunidad. Afuera no llevo a nadie a dedo. Suben muchas nanas, maestros, entonces uno está siempre llevando a gente [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Por esta misma razón, vivir en la Comunidad requiere tener que organizar muchos de los desplazamientos cotidianos, ya sea por el tema de los hijos, las compras. Ester me cuenta cómo las redes de apoyo son esenciales para poder organizar sus actividades y desplazamientos cotidianos.

[...] yo por ejemplo tengo este año una persona que va a la casa y hace el aseo dos veces a la semana, pero siempre, por ejemplo, ella no está en las tardes, entonces mis hijos los reparto en distintas casas cuando no puedo o tengo que salir en las tardes. Ahora, por ejemplo, voy a tener una cosa de trabajo a las tres y lo voy a dejar en la casa de una amiga. Nos prestamos plata, nos cuidamos los hijos, esa es una de las razones súper importantes de estar aquí. Nos cuidamos los hijos, nos prestamos plata, nos hacemos favores, yo no me imagino una vida sin esa red [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Una organización constante. Lo que implica elegir vivir aquí

La importancia de las redes de apoyo se articula también con una planificación y organización importante de las actividades y desplazamientos cotidianos. Muchos habitantes que dejan su casa temprano en la mañana, viven una suerte de ‘peregrinación’, la que resulta fundamental para poder cumplir con las tareas y obligaciones cotidianas.

[...] es una coordinación sin fin, de miles de cosas que hay que ir viendo, y además este año me salió una pega en la Diego Portales [universidad], entonces además yo me desplazo tres veces a la semana ida y vuelta a Vergara, hago Grecia y Matta [...] no me demoro mucho. En auto me demoro media hora [...] está todo calculado [...] los lunes, martes y miércoles voy en auto a la universidad, vuelvo para acá [consulta] o vuelvo a la casa, pero todo en auto [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Ernesto, casado, tres hijos universitarios, trabaja independiente como médico homeópata, un solo auto en la familia, me relata cómo es este tema de la coordinación de las salidas y lo fundamental que se vuelve el auto para los traslados cotidianos y su organización.

[...] normalmente salimos de aquí tipo 7 y media a dejar a los niños en la Universidad. Yo vuelvo y tomo desayuno, y salimos a hacer las compras, los trámites de pagar las cuentas y esas cosas, y ahí coordino para retirar a los niños 5 ó 6, que están repartidos en distintos lugares. Los recojo y los traigo a la casa, y mientras tanto, entonces, tengo pacientes. Entonces recibo pacientes en mi consulta en Providencia [...] si no tuviera el auto, no tendría el alcance. Es esencial para mí y esencial para los de la casa para moverse, entonces ahora estamos obligados a comprar otro auto [...] la idea es que los niños tengan su auto para resolver los problemas [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Esta organización constante y la dependencia del automóvil que está presente en muchos de los habitantes, también recae en los más jóvenes, quienes muchas veces dependen de sus padres para la realización de sus trayectos cotidianos.

[...] me complicaba por el tema de las hijas, que estar de acá para allá, que el colegio, que ir a las actividades, a las casas de las compañeras [...] (Mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Una estudiante universitaria que ha vivido siempre en la Comunidad, me plantea en una conversación la tensión que le significa vivir en un lugar agradable, pero donde los traslados son difíciles e implican mucha organización.

[...] lo que pasa es que cuando salgo de mi casa, tengo que realizar todo lo que voy a hacer en el día abajo [ciudad], por que no puedes subir y bajar porque te demoras mucho [...] me gusta la tranquilidad y el aire que se respira arriba, y no me gusta que queda tan lejos [...] hay que ser flexible cuando uno vive en estos lugares, porque si existe la posibilidad que mis papas o algún

vecino te bajen a la micro hay que aprovechar, entonces ahí se acorta mucho el tiempo [...] casi siempre te lleva gente. Antes cuando iba al colegio, iba al mismo que un vecino, entonces mi papa se turnaba con él para movilizar a los niños [...] igual me gustaría que hubiera colectivo o algo [...] la mayoría de las personas tiene auto, porque es molesto caminar como media hora para la micro y luego subir media hora, porque es de subida, entonces eso también es molesto, pero uno se acostumbra con el tiempo [...] (joven universitaria, Comunidad Ecológica)

Lo anterior pone a algunos de los habitantes en una dicotomía entre lo que se vive en la Comunidad y lo que es la ciudad. Es por esto mismo que la organización, y a veces la locura de tener que hacer muchas cosas cuando se ‘baja’ a la ciudad es fundamental.

[...] antiguamente me cargaba tener que bajar porque estaba en una dicotomía entre lo que era este lugar y lo que era Santiago. Tenía dos personalidades: una aquí y otra allá [...] cuando voy a Santiago a trabajar, aprovecho: ¡voy a bares, voy al cine, hago todo! [...] la verdad es que yo paso por períodos de enamoramiento absoluto de este lugar y después en momentos de crisis me voy de viaje [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Esta contradicción que siente este habitante, es parte de la esencia y de lo que significa vivir en la Comunidad, sus pros y sus contras. Para muchos, la comunidad se concibe como aquello opuesto a la ciudad. Sin embargo, deben integrarla a su vida cotidiana y deben lidiar con lo que implica tener que relacionarse con la ciudad. Así, echan mano a estrategias y capacidades individuales que les permiten conciliar la movilidad cotidiana con el modo de vida elegido.

3. LA MOVILIDAD COTIDIANA VERSUS LA PROXIMIDAD COMO RECURSO Y VALOR

Cuando analizo las movilidades cotidianas de estos habitantes, observo que estas no son muy extensas en la ciudad y puedo plantear que, contrariamente a lo que pensaba al comienzo, no son todos “periurbanos hipermóviles”. Si bien muchos individuos deben desplazarse para trabajar o hacer determinados trámites, estos lo hacen en las comunas espacial y socialmente próximas.

En este sentido, muchos individuos tienen un alto uso del entorno local, como el barrio y la comuna, puesto que algunos se valen de las redes vecinales y de cooperación, así como de tecnologías como internet para poder generar sus desplazamientos. Esto, vendría a reforzar la tesis del encapsulamiento de la élite santiaguina de la que habla el sociólogo Rodríguez Vignoli (2008), al plantear una movilidad cotidiana por contigüidad, y que en este caso se vale también de los recursos que entrega la proximidad.

3.1 La gestión de las movilidades cotidianas y la escala la proximidad

Las movilidades cotidianas de proximidad

A menudo se piensa que los grupos más acomodados son aquellos más móviles a escala de la ciudad, pues disponen de un capital y una aptitud a la movilidad importante. Sin embargo, he podido observar, a propósito del caso de la Comunidad Ecológica, que la movilidad cotidiana se da principalmente hacia las comunas vecinas del cono oriente de Santiago, las que son las principales atractoras de viajes de las clases medias. Parece privilegiarse, entonces, la escala de la proximidad en la gestión de la movilidad cotidiana.

[...] nos movemos de Plaza Italia para arriba: Providencia, Las Condes, Peñalolén. No voy casi nunca al centro, pero a veces hay que hacer trámites que hay que ir al centro, entonces ahí dejo el auto en la consulta (Providencia) y ahí tomo el metro. O si tengo que ir con alguien de la casa bajo hasta el lugar que haya taxi y entro en taxi, pero micro no usamos y el sector que nos movemos es casi acá arriba [...] no tengo ninguna razón para moverme de Plaza Italia para abajo [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica Peñalolén)

Muchos de los habitantes de este territorio realizan desplazamientos por la ciudad relacionados con compras, doctores, visitas familiares, etc., generalmente muy próximos al hogar, lo que facilita la coordinación de los desplazamientos y los tiempos de viaje.

[...] al médico pediatra con los niños, que es antroposófico y homeópata. Tiene ahí consulta en Blest Gana con Tobalaba. Me demoro como 15 minutos en llegar allá [...] a la Universidad, a la consulta que vengo mucho, mis padres que viven en El Bosque con El Vergel, voy hartito para allá. Ahora mi amiga, mi mejor amiga vive ahí mismo [...] estoy haciendo un postítulo en la universidad, así que voy mucho al Vergel con Lyon porque ahí vive el profesor con el que hacemos clases, que es mi profesor y también somos profesores los dos [...] juntarse con los amigos en Plaza Nuñoa [...] con los niños salimos pocos y ahora que estoy separada, ellos pasan un fin de semana conmigo y con el papá, que vive en Vital Apoquindo, pero salimos a ver a los tatas, los abuelos, los amigos también son hijos de mis amigas [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] ayer lo fui a dejar [hijo] al colegio en auto, después volví y tenía que llegar a hacer unos trámites en la municipalidad. Tenía que ver unas cosas con unos vidrios relacionado con el trabajo, ir al supermercado por el trabajo, unos depósitos, pero todo aquí, y después me fui a la feria [...] después estoy tomando clases de color en la Chile [Universidad] y después me puse a pintar, y a eso me voy en micro y eso lo hago, no es tan ingrato [...] (mujer, Comunidad Ecológica)

Asimismo, el uso de las tecnologías de la información, principalmente de internet, se ha transformado para algunos de estos habitantes en una herramienta que les permite poder disminuir las movilidades más alejadas y atenuar sus consiguientes dificultades, además de que se transforma en una manera de sentirse libres.

[...] internet me facilita ser libre desde mi casa [...] yo pinto, soy bloguera, ¡me dedico a ‘operar’ a los vecinos a través de los e-mail! [...] para mí internet es bien importante, porque primero por los blogs, que es un placer que yo me he dado en términos de poner para afuera lo que tiene mi cabeza inquieta [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

La comuna de Peñalolén es en la actualidad una comuna bien equipada en términos de servicios. Cuenta con supermercados muy próximos, con la municipalidad a muy poca distancia, con las ferias –que son el punto central de encuentro de muchos de los habitantes de la comuna– y con una variada oferta de colegios instalados muy cerca. Todo ello facilita los desplazamientos de corta distancia.

[...] lo más cerca que tenemos es el Monserrat, al frente tenemos el Club de Leones, que presta servicios de medicina dental, después al lado está Bomberos, más allá está Carabineros y el consultorio; diez minutos más al sur está el Jumbo, hay un Líder, hay bancos, hay como un pequeño mall en miniatura, con todas esas cosas que uno requiere de urgencia [...] De hecho, como que uno se afiata tanto acá arriba y esto creo que ocurre con el 90 % de la gente, porque uno arriba lo tiene todo [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] poco [se desplaza], mis hijos van al colegio por acá, muy cercano, un colegio a dos kilómetros de distancia, tres kilómetros máximo, y todo lo hacemos acá: compramos acá, vamos a los bares que están acá en la Comunidad, es decir, tratamos de no salir, ya no nos atrae mucho bajar más allá del Canal San Carlos [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

De este modo, los servicios y establecimientos que se han instalado en Peñalolén fueron facilitando la vida de quienes viven en la Comunidad. La ciudad se fue rápidamente acercando, rodeando a la Comunidad.

[...] [antes] iba a las ferias libres, las mismas ferias libres que están ahora, porque en esa época no había supermercados. Llegó el Agas, que hoy se llama Santa Isabel [supermercado], después llegó el Montserrat, que es clase media, media baja, y ahora llegó el Jumbo. Con la llegada de la clase media emergente llegó el Jumbo [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

El repliegue

Moverse en las comunas espacialmente próximas, privilegiando la escala barrial y comunal, si bien se transforma en un soporte que permite seguir el ritmo de vida de la Comunidad, puede al mismo tiempo producir una especie de repliegue en el espacio de proximidad, sea en el domicilio o en el barrio, tal como ocurría, aunque con otros matices, en el caso de El Castillo.

[...] cada vez mas abúlicos, ¡qué horrible!, todo más arriba. Además que los niños tienen como ene deporte, como que hacemos todo arriba [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] yo, ponte tú, rara vez: los lunes no salgo, hago las compras para el mes, las cosas los abarrotes, los jueves voy a la Feria en Arrieta (Peñalolén), en realidad no estoy tanto arriba del auto y cuando no bajo a 'Santiago' digo yo: 'También es rico quedarse aquí' [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Incluso más extremo fue el caso de una habitante que no aceptó que la entrevistara, argumentando que ella había elegido vivir en la Comunidad para no ser molestada, justificando con esto la abulia y la distancia con el otro. Asimismo, advirtió que la gente de la Comunidad no era muy propensa a hablar y dar entrevistas, aconsejándome buscar otro terreno de estudio.

Me voy dando cuenta entonces de que la Comunidad, y el sistema que esta forma, se transforma, para muchos de sus habitantes, en un lugar que refuerza un determinado anclaje, lo que se manifiesta en el desgano que muchos sienten cuando tienen que 'salir' a la ciudad.

[...] a mí no me gusta desplazarme, como que he armado mi vida aquí. Tengo una feria a dos cuadras, el supermercado a diez minutos, como que vivo mi mundo aquí, salvo que tengo que ir al doctor que me queda en Providencia o si no en Ñuñoa; o sea, puedo pasar una semana sin salir de la Comunidad [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

3.2 El trabajo a proximidad

Así como se veía que el barrio podía ser un recurso-soporte en la gestión de las movilidades cotidianas de las mujeres, este también puede constituirse en un soporte para el trabajo, a partir de la constatación de que un número no menor de sus habitantes trabajan en el mismo lugar que residen. Esta situación me llama poderosamente la atención, pues generalmente se piensa que son los grupos más precarios quienes deben echar mano a los recursos de la localidad, sobre todo en el tema del empleo.

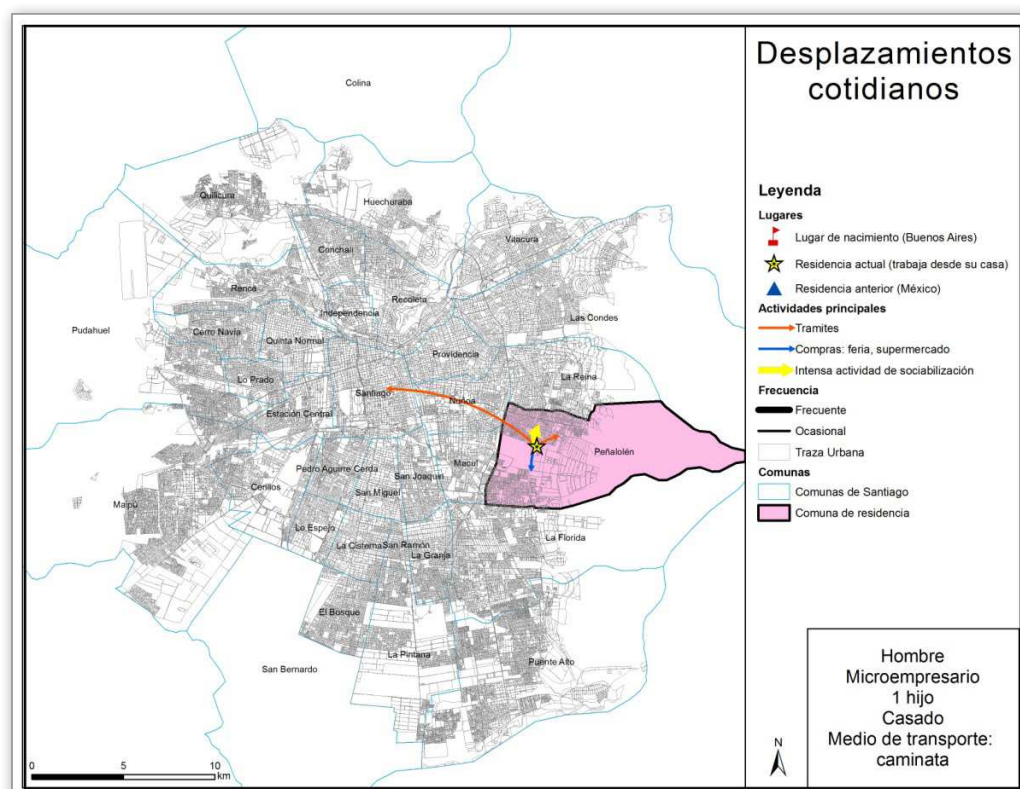
Las clases altas tradicionalmente han podido integrarse al mercado del trabajo que la ciudad ofrece. Sin embargo, y en el caso de la Comunidad Ecológica, el componente socio-profesional de sus habitantes es muy diverso, siendo una parte importante de sus individuos profesionales liberales, característica que hace que muchos de sus habitantes no tengan la necesidad de integrarse al mercado de trabajo más formal y por lo tanto, tengan que salir de la Comunidad Ecológica para trabajar.

[...] como mencionaba anteriormente, muchos de ellos son artistas, artesanos, autodidactas, actores, microempresarios, etc. [...] hay un 90% de componente artístico [...] debemos haber unas 20 personas que funcionamos acá en el barrio, gente que como máximo va a la municipalidad [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Son entonces estos elementos, y por otro lado, los servicios con los que cuenta el barrio y la comuna, más las tecnologías de la información, factores que han reforzado el anclaje y la no-movilidad de algunos de los habitantes de la Comunidad.

[...] mira, en una época fui a trabajar a Santiago, al Parque Forestal, porque acá no había teléfono. Porque cuando llegó el teléfono, toda la gente que trabaja independiente, diseñadores, etc., se quedaron a trabajar acá, pero ahora ni hablar, porque ahora hay banda ancha. Hay cada vez más gente que trabaja aquí. Yo por ahora, por ejemplo, estaré haciendo cosas con Argentina por internet sin moverme de acá, muchas cosas que antes no podía hacer [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Figura N° 71: Movilidad cotidiana de Alfredo



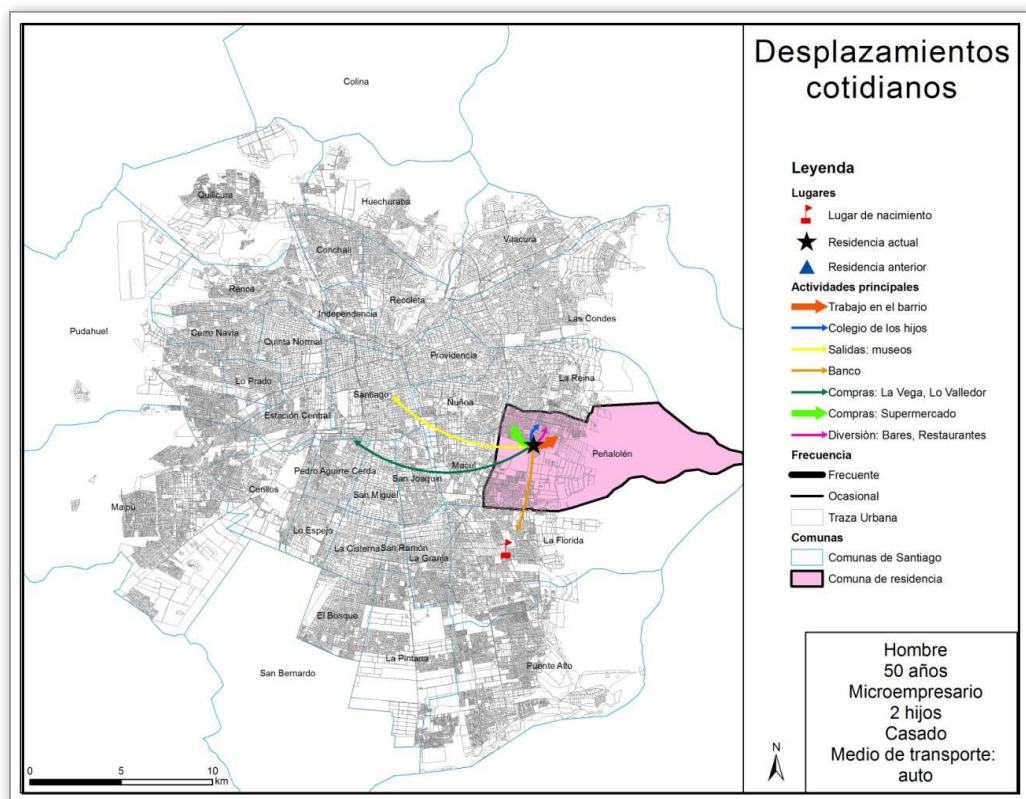
Fuente: Elaboración propia basada en entrevistas.

En este sentido, el espacio de la Comunidad, más el de la casa, se funde con el trabajo, dando cuenta de un espacio de múltiples dimensiones. Muchos habitantes han echado mano a su imaginación y han emprendido nuevos proyectos que les permiten poder armonizar su vida en la Comunidad con su trabajo.

[...] las cortinas que hago las vendo dentro de la Comunidad, yo no salgo, por qué no, es aquí no más donde me muevo con las cosas [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] pero ahora estoy, me voy a meter en una cosa que ya tengo funcionando: verduras y frutas a domicilio. Ahí me desplazaré, pero lo haré por acá también, dentro de la propia Comunidad o en Casagrande, pero no irme a otras comunas, hacerlo acá mismo [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Figura N° 72: Movilidad cotidiana de Patricio



Fuente: Elaboración propia basada en entrevistas.

La flexibilidad dada por el empleo a proximidad es un recurso muy importante, pues permite, por un lado, estar en el mercado laboral sin tener que alterar los ritmos de la vida, propios de este territorio. Esta flexibilidad supone poder estar más disponible para otras tareas y obligaciones, al mismo tiempo que conservar el estilo de vida deseado. Junto con lo anterior, los servicios a proximidad con los que cuenta el barrio y la comuna hacen posible que este sea un soporte real para la cotidianidad.

[...] a mí no me gusta tener que desplazarme, como que he armado mi vida aquí. Tengo una feria a cuatro cuadras, supermercado a diez, como que vivo mi mundo aquí [...] Puedo pasar una semana sin salir de la Comunidad. Entonces, además, me conseguí un trabajo que tuviera que ver con eso para no salir [...] soy administradora de la comuna. En general, Santiago no es una ciudad grata y evito tener que salir [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

4. EL SÍNDROME DEL ESPINO Y LA INDIVIDUALIZACIÓN DE LAS RELACIONES. ¿DE COMUNIDAD A BARRIO CERRADO?

4.1 La comunidad se resquebraja

He intentado mostrar en las páginas anteriores que el espacio de la Comunidad Ecológica es para sus habitantes, sobre todo para los primeros colonos, no solo un referente espacial, sino que también un referente imaginario e identitario.

El síndrome del espino versus la fragmentación de las relaciones

Aparece en la mayoría de los relatos una evocación nostálgica por la comunidad, por el contacto con la naturaleza, por rescatar un tipo ‘de pueblo’ donde las relaciones son más humanas. Lo anterior va reactualizando el espacio residencial y barrial donde se insertan las prácticas cotidianas de los individuos. Y sobre todo, en un período donde la modernidad se hace más acelerada, es la memoria de los primeros colonos lo que ayuda a mantener viva la historia de este lugar.

[...] yo tengo un blog que se llama Comunidad Ecológica, que es donde está la historia. Después este, que se llama Ex Hacienda Lo Hermida, y otro, donde hacemos la historia de los personajes que pasan por aquí. Entonces en estos dos blogs tenemos todo lo que está pasando [...] nosotros que somos los anarco-creativos, que usamos la imaginación para que el barrio se mantenga [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Es esta identificación espacial y simbólica, la memoria y los recuerdos que tienen los individuos en el espacio de la Comunidad, lo que ha ido afiándolos, anclándolos a este pedazo de territorio, constituyéndolo en un soporte, lugar estratégico donde transcurre su cotidianidad.

Se dice que los habitantes de la Comunidad Ecológica sufren de una enfermedad llamada “síndrome del espino”, mal que los arraiga fuertemente con el territorio que habitan. Para una parte importante de los habitantes con los que conversé, sería muy difícil poder dejar la comunidad para vivir en otro lugar.

La movilidad residencial se ve como algo difícil de realizar o al menos si se realiza debiese ser en algún lugar que cuente con las mismas características encontradas en este lugar. Parece ser que la impronta de la Comunidad queda en el imaginario del habitar de quienes pasan por aquí.

[...] la gente que se ha cambiado, casi todos vuelven. ¡No, nos vamos a la ciudad y el mito de la ciudad!, y duran como dos meses en la ciudad. Se van y vuelven [...] ¡yo no bajaría, no, yo no podría vivir en Santiago, no con un vecino! [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] te has hecho la casa tú con tus manos, hiciste la ventanita, que raspar la cosita, el jardín lo hice yo [...] me cambiaría a La Reina, pero no sé si sería capaz de vivir en un lugar con las casas pegadas [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] lo único que haría sería irme a Pucón o más al sur y formar un tipo de comunidad, un poco más en la naturaleza, alejado del smog, de Santiago [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Sin embargo, no puedo idealizar y desconocer que con la llegada de nuevos habitantes, el compromiso y la identidad que se siente con el barrio ha cambiado. En la actualidad, muchas de las relaciones son más bien corteses, amables, donde si bien hay una proximidad física, el compromiso y la implicación con el barrio es cada vez menor y dista mucho de lo que sucedía hace veinte años.

De esta manera, parece ser que la noción de comunidad se ha transformando. La idea simmeliana de los modos de sociabilidad en la comunidad, o pequeña aldea, parece estar desapareciendo.

[...] ahora hay un arrendatario con quien nos juntamos también y hay una relación rica, bien cordial. Después con los vecinos del otro lado, más bien nos comunicamos por el tema del agua, que sé yo. Si salgo a veranear, que me vea la casa y generalmente nos juntamos en el camino, nos saludamos, nos llevamos en el auto, hay una buena relación [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] cuando nosotros llegamos, fuimos más autónomos en ese sentido, ahora vái estableciendo igual lazos [...] algunos echan mano a eso, y la otra es saber que existe alguien [...] tú establecís como lazos permanentes. Hay gente que se ve como mucho, ¿te fijái?, yo no me veo tanto con ellos, pero cuando nos vemos es como rico, ¿te fijái? Ponte tú, pal año nuevo que se juntaron todos en lo que era el antiguo centro comunal... ahí nosotros no teníamos nada que hacer para el año nuevo y terminamos todos en mi casa, así. Pero son cosas como ricas, sin ninguna obligación, nadie tenía nada que hacer [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Observo que el '*mito de la comunidad purificada*' se ha perdido, pues las relaciones se han individualizado y se ha pasado de un proyecto que era colectivo y comunitario a un proyecto mucho más individualista, en el que lo que prima son los intereses individuales de quienes habitan ahí.

Hoy día el individuo es la referencia central, dispersa y plural, decían Dubet y Martuccelli (1998), donde cada individuo en forma personal crea su propia experiencia con el espacio. Del percibir una identidad común en la que se reconoce un 'nosotros', se ha pasado al 'yo'.

[...] la gente es muy individualista, aquí no comparten muchas cosas. Tú puedes tener amigos, pero ellos funcionan con su vida y tú funcionas con la tuya, pocas veces necesitas pedir un favor [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] ya no existe comunicación entre las personas de la Comunidad, ahora cualquier persona vive en la Comunidad y uno no la conoce. Ahora las personas son muy despegadas unas con otras [...] antes había un jardín, que era el Waldorf, los papás compartían, los niños compartían y se hacían amigos, pero hay gente en la Comunidad que todavía lo hace, pero mis amigos nos hemos ido distanciando [...] (joven estudiante, Comunidad Ecológica)

Puedo plantear entonces que la relación que los individuos establecen en y con la Comunidad y el tipo de soporte construido, es diverso y heterogéneo, y responde a los múltiples intereses de quienes habitan este territorio en la actualidad. Hoy, elegir vivir en la Comunidad Ecológica, habitar en ella, ya no solo corresponde a un ideal de 'vida comunitaria', sino que, como mencionaba anteriormente, entran en juego factores como el ideal de lo verde, la localización del colegio de los hijos o vivir en un barrio de artistas.

La llegada de los nuevos residentes, el discurso ecológico y los colegios alternativos.

¿Movilidad sin soporte?

Con el paso del tiempo, la Comunidad ha ido poblándose y con ello han llegado nuevos residentes con nuevos estilos y expectativas de vida a la Comunidad. Cambian entonces las razones por las que los individuos eligen habitar aquí, y ya no es solo hacer comunidad en un territorio donde no había nada.

Cuenta uno de los colonos más antiguos de la Comunidad, a propósito del término ecológico, palabra que ha marcado a la Comunidad y que ha sido factor de atracción para muchas familias que eligen vivir aquí:

[...] a esto le pusieron la Comunidad Ecológica y la mataron, porque en el fondo, el espíritu es de conservación; sobre todo se ha conservado la identidad del lugar. Igual, de ahí a denominarse con el mote de ecológico, es súper limitante [...] yo intenté, cuando fui vicepresidente, de cambiar el nombre, pero fue imposible. De hecho, yo tengo un blog que se llama Comunidad Ecológica porque se la conoce como Comunidad, pero siempre en los reportajes yo digo que el nombre es Comunidad de Peñalolén. Yo creo que tendrá que haber sido algún director de juntas de vecinos 'naif' –que tenemos muchos o algún periodista que un día vino a hacer un reportaje [...] porque le decían Ciudad Ecológica, Villa Ecológica. En la puerta, nosotros pusimos un letrero que decía: Zona de Protección Ecológica y Cultural, en el sentido que hay vacas!... pero de ahí a llamarse ¡Comunidad Ecológica!, es terrible [...] (hombre, fundador, Comunidad Ecológica)

Sin embargo, y si bien esto se constituye en una aberración para un residente antiguo, no lo es para un residente nuevo, para quien la cuestión ‘ecológica’ y el nombre dado a este territorio parece ser un factor que refuerza la elección residencial.

[...] por el estilo de vida, por la forma en cómo se construyen las casas, el terreno que tienen, el espacio disponible, por la mirada ecológica que hay o la preocupación por la ecología [...] (hombre adulto, nuevo residente, Comunidad Ecológica)

En este sentido, en las últimas décadas, el discurso del ‘estilo de vida’ y de lo ‘ecológico’ han jugado un papel importante en la venida de las nuevas familias, junto con los colegios ‘alternativos’ que se han instalado cerca de la Comunidad. En la actualidad, se pueden contar más de cuatro colegios de este tipo que rodean a la Comunidad, los que dan cuenta de los nuevos actores, sus intereses y perfiles.

[...] coincide la venida del colegio y la venta de Lyon [casa]. Obviamente, yo opté por vivir cerca del colegio y desplazarme al trabajo [...] Si hubiera elegido un colegio que no fuera el Rudolf, quizás me habría cambiado a Ñuñoa [...] también un objetivo de vivir en comunidad, no solamente por el colegio, sino que también porque tenía una afinidad conmigo esa forma de vida [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] te contaba que teníamos los hijos en un colegio Waldorf, entonces como que se nos juntó de oro: el colegio al lado de la comunidad y nos hizo vivible el cambio. No sé si no estuviera aquí cómo estaría. Me acostumbré seis años en una parcela [...] se acomodó mucho a nuestro modo de vida [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Un residente más antiguo me relata cómo percibe esta relación entre colegio, Comunidad y estilo de vida:

[...] si los perfiles son un colegio canuto progre, dos Montessoris, tres pedagogía Waldorf y el Altamira, que es como de izquierda progres que es el de Flores. Esos serían más o menos los colegios [...] me doy cuenta que el perfil es gente joven, con hijos jóvenes [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

Estos nuevos residentes, con menor posibilidad que los pioneros de autoconstruir sus propias viviendas, no por un tema de dinero, sino que por tiempo, por motivación o por pertenecer a un grupo más individualista, han llegado a arrendar las casas que han construido los primeros habitantes de la Comunidad, y no dudan en un futuro respecto a la posibilidad, si fuese necesario, de dejar la comunidad y buscar un lugar similar para vivir.

En este sentido, el soporte que constituye el territorio de proximidad para estos habitantes nuevos parece ser más provisorio y ‘más móvil’, donde la movilidad residencial futura no estaría descartada. El ‘síndrome del espino’ parece no ser tan cierto para este grupo de nuevos residentes.

[...] mi hija está en kínder, mi hijo en segundo, tengo pa’ rato, después en la media no sé si van a seguir en el Rudolf [colegio] o se van a cambiar, y eso va a implicar que nos tengamos que cambiar de comuna. En verdad ahora que te estoy hablando, me doy cuenta que está muy supeditado a los hijos las posibilidades de movimiento [...] (mujer adulta, residente nueva, Comunidad Ecológica)

[...] mi vida está un poco incierta, porque vivo en esta parcela, no sé qué va a pasar, si la vamos a vender, seguir arrendando, si vamos a volver. Mi hija en el colegio que está, está hasta octavo [...] estoy bien a gusto, pero no sé qué pase, como que me da un poco de susto pensar [...] como que no sé qué va a pasar con esta vida que tenemos [...] (mujer adulta, residente nueva, Comunidad Ecológica)

¿Comunidad o barrio cerrado?

A lo largo de mi recorrido por este territorio he observado y escuchado cómo se ha ido dando esta mutación y transformación, la que he llamado ‘el paso de la comunidad al barrio cerrado’.

Una habitante que lleva más de quince años viviendo aquí, me cuenta la desilusión que le significó darse cuenta de que la Comunidad que ella había conocido, ha cambiado, que ella misma se siente alejada y que hoy este territorio no es más que un barrio entre muchos otros de la ciudad.

[...] es como un barrio, pero no tiene mucho de ‘comunidad’, como que ha ido perdiendo el concepto como de comunidad. Cada vez hay más gente, las calles pavimentadas, es como un barrio distinto, no creo que sea comunidad. Y un barrio distinto que yo juraba que estábamos nosotros y la cordillera, y la otra vez subí y estábamos rodeados. Es como los animales cuando están el zoológico de Buenos Aires y creen que están en África y las micros pasan por [...] me sentí igual, como engañada, yo pensé que estábamos en medio de la nada, como que es una desilusión [...] igual hay una diferencia de cuando nosotros llegamos el 94. Éramos como los nuevos en relación a los fundadores del 82, pero ahora veo ‘n’ gente que ha llegado hace un año y me siento así, con mucho más autoridad, mucho más vieja y competente que [...] yo creo que son dos grupos los que armaron la comunidad, que eran el Rony, al que yo le arrendaba, el Kim, Garros [...] pero claramente me siento con más derecho y propiedad para hablar. Mucha gente nunca supo que ese camino no era pavimentado. Yo todavía estaba en un tiempo donde las casas no tenían rejas y te podías ir por dentro, que uno conocía como todos los autos, te saludabái con todo el mundo [...] antes, por ejemplo, el 94 hacían la fiesta de la cosecha y habían como dos fiestas y ahí participábamos, pero ahora salvo algunas reuniones, no [...]

porque uno como que, como que ya no lo veís tan como comunidad, es tan diverso, es tanta gente que ya no es como un grupo, es como un popurrí de gente, yo siento eso [...] es como un poco una desilusión de funcionar como comunidad, también de estresados que uno llega a la casa [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Para Carmen, en cambio, este lugar se caracteriza más por su aspecto físico, que lo define como barrio, que por alguna característica social que lo defina como comunidad, impresión que da cuenta de la ruptura y la contradicción que se ha establecido en la actualidad.

[...] no puedes confundir esto con Casagrande [condominio cerrado vecino a la Comunidad] o con Las Chubis [vivienda social vecina a la Comunidad], esto tiene su impronta, pero una impronta que no está dada a partir de las relaciones inter-vecinos, está dado a partir de la caracterización del espacio y básicamente de eso, y del nombre [...] es un barrio en el sentido que es un lugar muy especial, que tiene sus características. Ahora, no es un barrio en el sentido que haya un colectivo que se relacione de una manera amable, y lo digo amable no en el sentido de las maneras, sino que amable en el sentido de vida moderna, o sea que sea un interactuar amable. Los vecinos viven dentro de su metro cuadrado. Los que salen hacia afuera (sic) son muy pocos [...] el único sentido de comunidad que existe es el legal: que tú estái amarrado a todos tus vecinos y después cuando llegas, te das cuenta que no es agradable, que es una piedra en tu zapato, y que este es un obstáculo en tu vida [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Al respecto, otra habitante me plantea que ‘La Comunidad’ ya no es una definición de tipo social, sino que como lo planteaba la entrevistada anterior, es también una definición legal. Parecen entonces chocar ambas definiciones y de ahí la imposibilidad de aunar los sentidos y significados que se le otorgan.

[...] yo te diría que es un barrio como el resto de los barrios de Santiago, que yo creo que es falso que sea una comunidad. Primero no es comunidad, o sea porque una comunidad en términos legales significa ciertas cosas. Aquí nosotros estamos en comunidad [...] eso ha sido un problema, porque hay que hacer todo en común: hay que pagar la luz en común, las contribuciones en común. Felizmente en esta parcela no ha habido tantos problemas, pero ha habido otras parcelas donde sí ha habido problemas [...] En el otro sentido, en el sentido de barrio, es una cosa muy dispersa, muy heterogénea, y bien compleja. Primero, son espacios grandes, los sitios son muy grandes, entonces tampoco conllevan a que tú hagas mucha vida de vecinos. No es lo mismo cuando tú vives en otro lugar que por el mismo espacio físico tú conoces a todo el mundo, haces cosas en común. Aquí no, se llama Comunidad Ecológica, pero primero no es comunidad y segundo no es muy ecológica. Hay un conjunto de gente muy heterogénea [...] hay de todo, hay gente de todo tipo [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

En este sentido, las relaciones de vecindad declinarán en relaciones más ‘superficiales’, hasta muchas veces convertirse en relaciones verdaderamente conflictivas. Una entrevistada es más radical y muestra claramente cómo el sentido de comunidad se está resquebrajando, llegando incluso a decir que vivir en comunidad es un atraso en la actualidad, pues se arrebatan las libertades de las personas y los obliga a interactuar con otros. Ello quizá marcará el paso de ‘La Comunidad’ al llamado ‘barrio o condominio cerrado’.

[...] tú no puedes hacer nada, porque todo de una forma u otra molesta a los vecinos, aunque sea por el hecho de tú, de tú reafirmar tu espacio, tú siempre teniendo, estás sintiendo donde no tocar a los vecinos para no disgustarlos [...] aquí te puede salir muy caro el hecho de enemistarte con un vecino, porque el vecino si tú te enemistas, te puede cortar el agua. Si él necesita agua y no la tiene, te la puede robar, porque principalmente en otras parcelas donde el agua es insuficiente, eso es pan de cada día, que los vecinos se van por detrás y buscan las mangueras donde están escondidas y le hacen unos desvíos de agua. Aquí está lleno de gente súper deshonesto. Tú te enemistas con el vecino con el cual estás amarrado a pagar las contribuciones, tú no podías pagar [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

4.2 Los cambios en los modos de vida. La gestación de los conflictos y las luchas por el resguardo de la identidad

Este cambio de sentido se hizo más radical con la llegada de los nuevos residentes y el poblamiento vertiginoso que ha experimentado la Comunidad Ecológica en las últimas décadas. Asimismo, los cambios actuales traen nuevas prácticas de supervivencia que afectan a todos los habitantes y que se asocian con la vida moderna, el tema de la seguridad, el bienestar, el encierro y el temor al otro.

La llegada de las amenazas

El hecho de que la Comunidad haya sido construida sobre la base de una diversidad de personas, hace que este popurrí de identidades vaya provocando roces, donde se superponen las miradas y los intereses de todos quienes habitan la Comunidad.

[...] ponte tú, cuando ha habido robos, han hecho reuniones de seguridad de la calle, entonces tienes gente como que decía: ‘Eso tiene que estar abierto y si alguien tiene la necesidad que saque las cosas de mi casa y que se las lleve, buena onda’ y otras gente: ‘Hagamos como un Auschwitz’. Entonces tú te das cuenta que hay intereses tan diversos; y cuando había que botar la basura, tú decís comunidad, y veías la gente que tiraba las cosas [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Junto a esto, muchos de los vecinos han comenzado a sentir cómo la inseguridad, propia de la ciudad, viene a amenazar a la Comunidad, y han debido enfrentar conflictos como los de

la Toma de Peñalolén y los conflictos del plan regulador,⁵⁶ situaciones que han sido reveladoras de un miedo al otro (de un grupo respecto de otro) que no se conocía, que dan cuenta de una tolerancia disfrazada, en la que el mito de la comunidad parece derrumbarse. Las seguridades de antaño parecen amenazadas y la búsqueda de un lugar seguro y contenedor se hace cada vez más imprescindible. Aparece así lo que algunos autores han llamado el efecto *Nimby*: ‘*not in my back yard*’ (Mardones, 2009).

[...] entonces ahora está la cosa de la vivienda social y están todos que se les están parando los pelos: ¡cómo tanta vivienda! La verdad que están todos muertos de susto por la vivienda social, eso significa, allá hay una cosa de prejuicios también importante, o sea porque aquí somos todos muy buena onda, muy simpáticos y muy democráticos, siempre y cuando estas personas que tienen menos plata y tienen unas casas chiquititas, estén lejitos, hasta ahí no más llegó la buena onda [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

[...] yo creo que es envidia o creen que somos más o somos algo y que quieren por todos los medios cagarnos el espacio, el que quieren instalar las casas ‘chubis’ [vivienda social] aquí adentro. Me parece una mariconada, una obra del odio, de la mala onda, de la mala leche, del querer cagarse a los otros [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] el barrio aquí afuera se puso pésimo con este asunto de mover a la gente de la toma. Fue una pésima decisión del gobierno, porque este país no entiende, ¿por qué tienes que darle derecho a la gente que no tiene, no se los han ganado, ¡no es que yo sea clasista! [...] afectó la vida de todo el sector, de la portería para afuera [...] llegaron aquí a meternos gente de las tomas, después como eran terrenos agrícolas, nos empezaron a cobrar impuestos [...] pero parece que fuera un castigo [...] al Carlos [se refiere a su hijo], por ejemplo, una vez se le ocurrió irse en bicicleta, quisieron asaltarlo. Si no es porque el Rubí mide dos metros [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

⁵⁶ “El origen de este conflicto (2003) radica en la oposición de los vecinos al traslado –determinado por el Gobierno por intermedio del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu)– de alrededor de 1.800 familias de escasos recursos, provenientes de una ‘toma de terreno’, hacia dos parcelas que están dentro de la Comunidad y que en total suman 10,45 hectáreas. Como en todo proceso de negociación cada uno de los actores involucrados tuvo que ceder algo, la Comunidad se vio obligada a renunciar a su idea de mantener el *Plan Seccional* respecto de la cantidad de habitantes por hectárea, pero se aseguró que nunca más se intente construir viviendas sociales dentro de sus terrenos [...]” (Mardones, 2009: p.142). Otro de los temas que ha generado gran conflicto y movilización por parte de los vecinos es la actual modificación del plan regulador de Peñalolén, cuestión que amenaza a la Comunidad Ecológica al dejar obsoleto el actual Seccional que los norma. Muchos de los vecinos se oponen a esta medida, pues temen que se vendan u ocupen tierras para densificar y construir, sea vivienda social u otro tipo de proyectos inmobiliarios. Este conflicto toma los caracteres del interés social y económico, movilizándolo las nociones como la de barrio patrimonial, ecología, pie de monte, etc., como banderas de lucha. Ver más información sobre el plan regulador y las reacciones de los vecinos en: www.comunidadecologicapenalolen.bligoo.com

Conflictos, gestión interior y ¿solidaridad de barrio?

Sin embargo, observo que paradójicamente surgen junto con estos conflictos un rearraigo al barrio y una implicación en sus problemas. Solidaridades de barrio que se cristalizan en torno a amenazas externas que reactivan la identidad y las redes sociales de antaño. Solidaridad de comunidad que se activa cuando hay una situación que toca el interés colectivo.

Figuras N° 73, 74 y 75: Pancartas en defensa de la Comunidad Ecológica



Fuente: www.comunidadecologicapenalolen.bligoo.com

Lo anterior da cuenta de solidaridades barriales latentes que apelan a una identidad como una forma de lucha y resguardo ante las amenazas que provienen del exterior. El sujeto urbano moderno se encuentra en un contexto de inestabilidad mayor que en las décadas pasadas, inserto en una situación de desequilibrio que lo aqueja, una sensación de inseguridad latente. Aparece lo que Beck (2001) llama la ‘sociedad del riesgo’.

[...] otro problema es el robo [...] cuando llegamos acá no habían cercos y tuve que cercar, y todo el atado. Y todos los días durante muchos años estuvimos martirizados por el tema del miedo [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

[...] ahora por Antupirén va a haber un cambio de terreno que van a hacer más casas sociales, entonces de verdad que no sé tampoco qué tan sostenible sea cuando uno quede viviendo [...] tampoco sé el futuro de los barrios y que tan marginales van siendo [...] todavía como que no es como que a uno le roben, pero no sé cómo será la seguridad cuando vengái en auto en la noche [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Sin embargo, y junto a estos ‘riesgos de la modernidad’ que vienen desde afuera y que reactivan las solidaridades al interior de la Comunidad, surge también el tema de una gestión espacial interna, cuestión que pasa a ser vital para mediar las relaciones entre los vecinos, y que ya lo había sido en la época de los ‘colonos’. Temas como la luz, el agua, la gestión de la basura, pasaron a ser para muchos individuos una lucha constante con la que había también que saber vivir.

[...] en mi camino, el agua es para todos, para todas las casas de las mismas calles. Entonces siempre ha sido un problema porque hay que estar repartiéndose la plata en la cuenta y todo. Igual que la luz, no hay medidores para las casas, sino para todo el camino. Esos son siempre problemas de conflicto y se ha querido romper con eso [...] (estudiante universitaria, Comunidad Ecológica)

[...] en otras [parcelas] tapaban las mangueras, ponían aluzas. Alguien que te está robando el agua, como ese tipo de, no sé, la otra casa, que vivía; llegó un vecino atrás que pegado a la casa donde vivía y una casa de tres pisos, y yo rodeada por un bosque. Quedé con alguien que me saludaba de arriba y lo tenías como acá. Yo creo que los conflictos como que te van invadiendo. Ahora ya, peleas, no sé, hay de todo, pero como lo tangible, las cosas como del agua. Esta parcela donde vivo ahora es como ordenada, pero la otra tenías que pagar la luz y cada uno paga cuotas, entonces cuando uno debe 200 lucas y no ha pagado, te cortan la luz por cuatro días porque hay uno que no ha pagado, cosas como así [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Lo anterior expone cómo han ido cambiando los intereses y los valores de quienes habitan la comunidad. Se hace cada vez más difícil aunar intereses en una comunidad que es cada vez más heterogénea. Este hecho manifiesta una tensión y plantea la paradoja de la continuidad de este proyecto comunitario.

[...] por ejemplo hoy la directiva actual quiere seguir con el plan regulador y no tiene ningún asidero a seguir. Eso fue hecho en el 95 y fue promulgado en el 99 y estamos en el 2009 y en diez años cómo cambió el país y la comuna [...] la última tierra barata esta acá adentro y ellos siguen con una subdivisión ridícula que no deja desarrollar nada. Por ejemplo, los campesinos se quieren ir y vender caro, pero no pueden vender caro porque la subdivisión les baja el precio, o sea porque hay 34 hectáreas que pertenecen a campesinos casi originarios de acá y a esos tipos no les interesa la Comunidad Ecológica, les interesan sus caballos, pero prefieren la 'guita' [plata], pero entonces está esa pelotera y por otro lado en el [...] y la gente de la Comunidad Ecológica con la pomada de los pajaritos, y como son gente nueva la de la directiva, no cachan. Es un largo proceso y uno no puede estar hablando de los pajaritos cuando hay un problema social inmenso y real, entonces siguen todavía tratando de vigenciar algo que no aguanta, entonces vos ves las dos posturas [...] (hombre adulto, residente antiguo, Comunidad Ecológica)

Entre repliegue y resguardo de la identidad

Observo en los relatos de los habitantes un importante proceso de cambio que afecta a la Comunidad, un deseo de renovar su identidad, al mismo tiempo que una marcada individualización de sus habitantes. La Comunidad cuenta hoy día con un cierre y un acceso controlado. La mayoría de las casas se han enrejado y existe menos participación de los vecinos en las actividades del barrio, lo que acentúa, entre otras cosas, un repliegue en el espacio doméstico y pone en peligro la vigencia de la Comunidad en un futuro.

[...] más que nada una cosa como un poco ermitaña, como de llegar arriba y ojalá no bajar nunca más en la vida, así como de aislamiento, como lo contrario a la sociabilidad [...] te va produciendo igual una desconexión, pero una desconexión deseada [...] nunca he estado cerca de ningún camino, siempre son casas como que están pa' dentro, entonces no veo auto, no veo ruido, no pasan las luces de los autos delante de mi ventana, es como: 'Ojala más aislado todavía' [...] Yo pienso que como van las cosas, con lo que uno va a quedar es con una casa con un jardín grande, ya no va quedar así como es ahora, ahora creo que depende de nosotros [...] por eso te digo que uno se pone como abúlico, está cansado, como que uno va tirando la esponja. Ahí también uno dice de repente participar en las directivas con roles más activos pa' realmente defender lo que uno quiere, pero al final te das cuenta que es tiempo y que no todo el mundo rema pal mismo lado, que uno va contra la corriente [...] entonces tú ves cada cosa y tu decís: 'No merecemos estatus de comunidad' [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

Sin embargo, y frente a estos cambios, ante esta desilusión, reaparece en forma contradictoria en el relato de esta misma habitante, el sentimiento de nostalgia de una comunidad, como una manera de enfrentar los cambios que trae la modernidad, como una manera de aferrarse a algo que está desapareciendo. Se trata de reconfigurar un lugar que resulte contenedor ante un mundo en constante cambio. Una especie de resistencia, el resguardo de una identidad que parece amenazada.

[...] dentro de todo es buscar una alternativa un poco distinta a lo que nos toca vivir diariamente, o sea, como que suena como un cliché, pero de verdad estar en la naturaleza, un poco bajarse de esta vida tan vertiginosa [...] es una forma de vida, una forma de resistencia quizás a esta modernidad fagocitadora. Yo creo que es como el único bastión, no sé si de libertad, pero de no sometimiento, como tratar de decir: '¡Déjenme un espacio!', como de consecuencia, de ser como uno quiere vivir, que son las típicas discusiones cuando te dicen: 'Si usted quiere agua potable, tiene que poner veredas, luces', ya no importa: 'Sin agua potable, sin veredas', es como un pequeño bastión de resistencia, de querer buscar algo [...]

5. EL IMAGINARIO DE LA MOVILIDAD Y LA MODERNIDAD

Finalmente abordaré en forma breve un tema que surge en los relatos de mis entrevistados, aquello que se ha llamado el imaginario de la movilidad (Martuccelli, 2006a), y que tiene relación con esas ganas y ese deseo que manifiestan los individuos de moverse, de viajar, de cambiar de aire, y la posibilidad real de llevarlo a cabo.

De hecho, antes de estar aquí yo me cambiaba cada dos o tres años, porque encuentro que cambiarse y viajar, cambiarse de casa es renovarse espiritualmente, renovar tu cabeza, renovar todo [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

5.1 El ejemplo del viaje como la movilidad de la modernidad

Sin duda que esta percepción de la movilidad se presenta con mayor fuerza en las clases medias y altas, puesto que estas poseen un capital y control de su movilidad mucho mayor que los grupos más pobres. En el caso de la Comunidad Ecológica, observé que muchos de los entrevistados traían una historia residencial bastante intensa y manifestaban la necesidad constante de moverse, sobre todo de viajar como forma de relajarse, de estar en contacto con otras culturas, con el mundo. Asimismo, y como lo expresa una de las habitantes de la Comunidad, la movilidad es una forma de escapar del contexto cotidiano que les toca vivir.

[...] yo podría estar en cualquier parte y podría estar haciendo cualquier cosa. Como que ahora estoy acá porque mi marido es como menos propenso a moverse tanto, pero si yo pudiera hacer mis maletas e irme a cualquier parte, no porque tenga la casa es porque quiera estar acá. Ya que estoy acá tengo la casa [...] no estoy condenada a quedarme acá, pero ojalá moverme un poco y a mí igual me gustaría tener algo donde poder arrancar como de repente [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

La movilidad como libertad

La movilidad parece ir de la mano con la modernidad. El viaje aparece no solo como un tiempo para sí, sino que además una forma de 'ser otro'. Así, estas movi- lidades toman sentido en referencia a la consolidación de un imaginario de la modernidad (Barrère y Martuccelli,

2005) y de la capacidad que tienen los individuos de cambiar de contextos y de realidades, de la flexibilidad y la instantaneidad propias de la modernidad.

Una mujer jubilada y ya mayor, me cuenta cómo los viajes son parte de su historia y vida cotidiana:

[...] a mí me gustan, por ejemplo, los viajes por el hecho de estar en otra cultura, de vivenciar otra cultura, eso me encanta. Yo me siento muy bien en un viaje que estoy en un contexto que es diferente al mío, me estoy asombrando de cosas, estoy en un contexto diferente al mío, otros hábitos. A mí me gusta descubrir cosas y espero poder seguir haciéndolo [...] estuve en abril en Río [...] en enero estuve en Machu Pichu, ahora en octubre voy a estar en Lima [...] pienso subir a Ecuador porque no conozco [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica)

La movilidad es casi una suerte de utopía individual, el deseo de estar lejos y el placer del descubrimiento y de experimentar nuevas cosas. Aparece con fuerza en el relato siguiente de este habitante, la figura del ‘vagabundo’ de W. Benjamin:

[...] quiero hacer una locura, pero que también es el sueño de mucha gente. Quiero vivir como cinco o seis años en una motor-home. Me la voy a construir yo. Quiero vivir por Chile, pero más que viajar, quiero estar en los pueblos, en los lugares [...] vivimos sencillamente, entonces no necesito grandes cosas para vivir. Es un sueño, ojala que lo pueda hacer [...] (hombre adulto, Comunidad Ecológica)

De esta forma y a través de estos relatos observo y comprendo la movilidad como un elemento que, hoy más que nunca, permite reinventar la experiencia de la modernidad a partir del acto individual y voluntario de moverse.

SÍNTESIS

¿Qué me dice entonces la relación entre territorio de proximidad y prácticas de movilidad cotidiana en la Comunidad Ecológica de Peñalolén?

En primer lugar, es posible plantear que al igual que en El Castillo, una de las figuras que emerge con fuerza es aquella que toma a la proximidad como un soporte para la construcción de un modo de vida. De este modo, el territorio de proximidad construido en un entorno ‘campestre’, ‘rural’ y ‘alejado de la ciudad’ y sus males, aparece como aquello que impulsó a los individuos a anclarse y arraigarse en este lugar. Planteo la idea de que la proximidad se constituye en una forma de habitar, tanto en las prácticas así como en la sociabilidad, que da cuenta de una manera de ser y de pensar. De hecho, la proximidad se transforma en un soporte desde el cual los individuos experimentan de una forma particular y única la ciudad.

He podido observar cómo el territorio de proximidad que forma la Comunidad Ecológica es para muchos de sus habitantes algo muy deseado y buscado, pero que sin embargo requiere tener un control de las movilidades cotidianas y poner en práctica capacidades individuales y familiares, como la organización, saber generar estrategias, planificarse, crear lazos de cooperación, aprender a convivir con los otros, etc., todos mecanismos que a la larga van creando un tipo de anclaje con el territorio. Sin embargo, y tal como ocurrió para el caso de El Castillo, no todos los habitantes de la Comunidad tienen el mismo anclaje, pudiendo detectar diferencias entre los llamados colonos y aquellos residentes más nuevos, discrepancias que dan cuenta que la diversidad de relaciones establecidas con el territorio tendrán necesariamente un correlato en las prácticas de movilidad cotidiana puestas en marcha.

En segundo lugar, y así como en El Castillo sus habitantes no eran todos ‘inmóviles’ y cautivos de lo local, en la Comunidad Ecológica no todos los habitantes son ‘hipermóviles’. Si bien las movilidades cotidianas de la gran mayoría se construyen a base del automóvil privado, estas movilidades tenían su razón de ser a partir del soporte que constituía para ellos la proximidad: lugar de los lazos sociales, de las redes de vecindad, de la historia, de la memoria, del estilo de vida.

Observé y comprobé que la residencia, la casa, y el entorno que rodea a la Comunidad, forman un soporte para las movilidades cotidianas de sus habitantes, pues es desde aquí que ellos construyen su relación con la ciudad. La inmovilidad de algunos, los desplazamientos y las estrategias de otros, exponen una configuración espacial deseada más que sufrida, como podría ocurrirle otros periurbanos de la ciudad. En este sentido, me parece que hay una ruptura con

el modo de vida de la ciudad, ruptura que es buscada y deseada al privilegiar un modo de vida centrado en el espacio residencial-barrial y sus características. Modo de vida que puede ser posible para algunos gracias al automóvil privado, y para otros, debido a una concentración de las actividades en este espacio.

Pienso que la importancia que toma para este grupo el territorio que habita, las redes creadas entre vecinos, el uso del automóvil, la cercanía con la ciudad y sus servicios, así como la posibilidad de trabajar 'in situ' actúan como elementos amortiguadores de movilidades más extensas y agotadoras. En un contexto donde la instalación en la periferia de las clases medias solo puede realizarse teniendo como principal medio de transporte el automóvil privado, los relatos de estos habitantes ponen al descubierto 'otro' tipo de movilidad, esta vez elegida, que vendría a articularse con el territorio de proximidad como espacio 'soporte' para las prácticas cotidianas.

Surge entonces la idea de que individualización, barrio y comunidad no son conceptos antinómicos y que por lo tanto nuevas y diversas formas de relaciones sociales en la proximidad son imaginadas, dando cuenta de una neoconvivencia en este espacio. El barrio y la proximidad aparecen ahora como una escala intermediaria a partir de la cual la vida en la ciudad tiene sentido para estos habitantes (Lehman-Frisch et al., 2007).

Como lo sugiere Di Méo (1996), la escala local sigue siendo el nivel esencial de la identidad socioespacial, incluso para las clases medias; sin embargo, ella es movilizada y valorada de diversas maneras por los individuos y es ahí donde se debería centrar el análisis.

Finalmente, no se debe olvidar tampoco que el surgimiento de conflictos en la proximidad supone saber mantener la distancia con el 'otro', un otro que no solo está afuera, sino ahora también está adentro de la propia Comunidad, generando tensión, situación que viene a replantear la relación establecida con el territorio y la ciudad que se habita.

CAPÍTULO 8

UN PROYECTO COLECTIVO MODERNO. ENTRE UTOPIA, ARRAIGO Y DETERIORO

La Unidad Vecinal Portales se inscribe entre los proyectos de vivienda social más emblemáticos del país, entre aquellos que aún inciden en la arquitectura actual al mismo tiempo que marcan el paisaje de la ciudad de Santiago de Chile. Se trata de aquellos lugares que tienen una cabida en el imaginario de quienes habitan la ciudad, espacios que salen de lo común y que impresionan por sus dimensiones, formas y relieves. Villa Portales, a pesar del deterioro que experimenta en la actualidad, se constituye en una manera no solo distinta de hacer arquitectura, sino que además en un territorio que acoge y fomenta la vida de barrio y el uso de la proximidad.

1. LA VIVIENDA COLECTIVA MODERNA

La Unidad Vecinal Portales es una hija ilustre del movimiento moderno y se constituye en la presencia física de un período de la historia y forma parte de la imagen y patrimonio de la ciudad. Al mismo tiempo, el proyecto de la Unidad Vecinal Portales pretendió dar cuenta de las nuevas ideas de habitabilidad y de acceso a la vivienda promulgadas por el Estado, en tiempos que este desempeñó un rol central como un ente de bienestar.

La construcción de Villa Portales fue anterior a la conformación de El Castillo (década de 1980) y la Comunidad Ecológica de Peñalolén (década de 1980-90), sin embargo, y pese a su antigüedad, es un conjunto habitacional emblemático de la ciudad de Santiago. Se trata de un proyecto que contaba con grandes espacios verdes, plazuelas y árboles. Asimismo, las viviendas, las casas y los departamentos eran espacios amplios, luminosos y bien equipados que favorecían la vida en su interior y la interacción entre las diferentes escalas: la casa, el barrio y la ciudad.

Así como los habitantes de El Castillo y la Comunidad Ecológica establecen una relación particular con la proximidad, Villa Portales se constituye en un territorio único donde se conjugan también las dimensiones de proximidad, conflicto, ciudad y vida urbana.

De esta manera, me interesa en este último apartado mostrar al lector cómo fue la llegada e instalación de los primeros habitantes de la Villa: cómo se gestionó su asentamiento, qué recuerdos tienen, las relaciones que se daban con los diferentes espacios como la casa y el barrio. Al mismo tiempo pretendo exponer la manera en los habitantes se fueron apropiando

de los espacios, construyendo una identidad y una imagen única en la ciudad. Por otra parte, abordaré las movilidades cotidianas y los anclajes en un espacio donde la proximidad es muy valorada, junto con tratar un tema que remite a los lazos sociales y de parentesco. Sin embargo, se observará que existen también habitantes que aspiran a dejar en un futuro la Villa y construir su historia residencial lejos, pues consideran que este territorio ya no es capaz de darles la forma de vida buscada. Así, hay habitantes que solo valoran la accesibilidad y la centralidad de este territorio con respecto a la ciudad, como un trampolín hacia otros espacios. Paralelamente aparecen también aquellos que frente a la vertiginosa modernidad luchan por recuperar la memoria y la identidad de un territorio que comienza a deteriorarse, apostando por una vida de barrio más renovada.

Finalizo este capítulo esbozando algunos de los principales conflictos que afectan en la actualidad a la Villa y cómo sus espacios fueron mutando con el tiempo, poniendo en tensión el proyecto de vida barrial inicial. Planteo aquí que los anclajes y el arraigo en la Villa son muy fuertes no obstante, el proceso creciente de individualización, la vertiginosa modernidad y la exigencia a la movilidad vienen a poner en cuestión la sustentabilidad de este territorio.

Tal como lo plantean Lehman-Frisch et al. (2007), la observación de las relaciones barriales y su evolución permiten revelar las formas por medio de las cuales las grandes dinámicas urbanas afectan las vidas ciudadinas en su escala más local.

1.1 La llegada a la vivienda y la instalación en un lugar único de la ciudad

Si se consideran las características que tuvo este proyecto (cf. capítulo 3), quienes llegaron a habitar Villa Portales recuerdan vivamente cómo accedieron a la vivienda propia. Se trató de un grupo de habitantes de clase media, afiliados a la Caja de Empleados Particulares, a quienes se les dio la oportunidad de optar a una vivienda de calidad, emplazada en el centro de la ciudad. Esta vivienda podía ser una casa o un departamento de dos pisos.

La llegada y los primeros años en la Villa

[...] mi esposo era empleado particular y nos vendieron este departamento y a mí me gustó porque era grande. Tengo seis hijos, más mi esposo y yo, éramos ocho. Cuando llegamos quedaban poquitos departamentos, pero elegí acá porque la mayoría de las personas habían elegido casas. A mi por los hijos me hubiera gustado casa, pero es más seguro el departamento porque está menos expuesto [...] (mujer mayor, Villa Portales)

[...] ingresé a la caja de empleados particulares por el año 1959, 1957, a trabajar como ayudante de caja y terminé como jefe de departamento. Después me trasladaron a la sucursal de Rancagua, como segundo jefe de la sucursal de Rancagua y hubo unos cursos de inglés

que se ofrecieron a las instituciones y yo me matriculé a los cursos de inglés y ahí conocí a mi media naranja. Ella era secretaria ejecutiva y trabajaba como secretaria de una empresa constructora en Rancagua. Me enamoré de ella y nos casamos. Y cuando nos casamos estaba el gobierno de Eduardo Frei Montalva y Don William Thayer Arteaga era tío mío. Él era ministro del trabajo y postulé por la caja a este departamento el año 1966. Postulé con puntaje porque me casé el 27 de enero de 1965 para tener los puntajes, porque en ese tiempo había que tener puntaje: por antigüedad, por esposa, por la madre, porque yo tenía carga familiar por mi madre, más la antigüedad mía por empleado, entonces me dieron este departamento. Yo quería una casita con patio, pero mi mujer no [...] (hombre mayor, Villa Portales)

[...] este sector [se refiere al lugar donde está emplazada su casa] es uno de los últimos que construyeron. Estuvieron varios años desocupados [...] entonces el vicepresidente de la Caja de la época: 'Queremos saber cuántos de nuestros funcionarios están sin casa', y ahí caí yo. Yo llevaba poco tiempo y ahí tuve la suerte [...] (hombre mayor, Villa Portales)

Quienes llegaron a la Villa en sus inicios eran familias que compartían características similares: el mismo nivel social, cultural y económico. Como se dijo, todos eran afiliados a la Caja de Empleados Particulares y por lo tanto eran empleados calificados: secretarias, jefes de oficina, profesores, etc., lo que sin duda ayudó en la formación de una comunidad de iguales en un territorio que recién se estaba formando.

[...] la villa significó un lugar donde tuve mi propiedad, que me costó mis años de trabajo, en el cual yo pude desarrollarme profesionalmente, en el cual pude convivir con gente estupenda, muy buena, de muy buen nivel cultural (hombre mayor, Villa Portales)

[...] aquí hay un estatus socioeconómico que es parejo, somos todos iguales [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Figura N° 76: Villa Portales en los primeros años



Fuente: Plataforma arquitectura. www.plataformaarquitectura.cl

Muchos de estos primeros habitantes que llegaron a instalarse a la Villa eran originarios de Santiago y provenían de comunas centrales y tradicionales de la ciudad (Santiago Centro, Quinta Normal, Independencia, Recoleta y comunas como Lo Prado, Ñuñoa, entre otras). Acudían con toda la familia: con hijos pequeños, nietos, hermanos, sobrinos, etc. Estos llegaron de pequeños y tuvieron la oportunidad de crecer en la Villa: pasaron su niñez, adolescencia y adultez en este lugar, lo que sin duda contribuyó a formar un lazo importante entre quienes crecieron aquí.

La llegada y la instalación en la Villa fue lo que marcó en esos habitantes el comienzo de un anclaje en este territorio.

[...] yo nací en Santiago y nací aquí, aquí en esta casa, en este lugar. Mis papás llegaron en abril, mayo, y yo nací en octubre [...] a mí toda la vida me ha gustado la Villa. Yo soy una enamorada de donde vivo [...] aquí están mis raíces, porque acá siempre han estado mis amigos [...] yo siempre he visto a Villa Portales como parte de mi familia, como yo nací acá, me crié acá, la mayoría de mis amigos de adolescente, mis amigos de niñez fueron mis amigos de adolescencia y mis amigos de juventud, por lo tanto yo crecí con ellos [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] a los 7 años llegué a Villa Portales [...] el departamento es de mi abuelo, pero vivía una tía y a mi tía le salió casa y como nosotros vivíamos con mi abuelo nos vinimos para acá [...] aquí uno tiene sus amigos, su familia [...] todavía sigue viviendo la misma gente que es de aquí y entonces eso lo hace un espacio tranquilo para vivir [...] (hombre adulto, Villa Portales)

Sin embargo, algunos de estos descendientes de los fundadores, los ‘hijos de’, que deciden formar una familia y echar raíces aquí, tienen una movilidad residencial distinta a la de sus padres. Muchos se fueron de la Villa cuando comenzaron su vida de casados, buscando la independencia, para luego regresar en años posteriores. Otros, se cambian entre diferentes casas y departamentos de la Villa, saltando de un lado a otro, a la espera que salga la oportunidad de poder comprar o acceder a la vivienda que desean. Sin embargo, muchos de ellos manifiestan que nunca se fueron de la Villa realmente, había algo que los ataba.

[...] nunca me he ido. Nos casamos y decidimos, a pesar de tener la posibilidad [...] nos casamos, yo vivía en el block 11 con mi mamá. Nos casamos, mi marido vivía en el block 18, pasó por varios block de la Villa. Él se fue de niño, volvió con su mamá y cuando nos casamos, arrendamos un departamento en el block 9. Estuvimos un año ahí. Nos devolvimos al block 11, cerca, al ladito de mi mamá y compramos esta casa hace tres años [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] nosotros cuando nos casamos vivimos primero acá con mis papas, después nos fuimos. Fuimos itinerantes: nos fuimos a vivir al 5º piso en este mismo block y de ahí nos compramos casa y nos salió en Maipú [...] en realidad nosotros nunca nos fuimos de la Villa, nosotros

dormíamos en Maipú, pero todos los días o todos los fines de semana veníamos a la Villa [...] toda nuestra vida fue siempre acá. Acá estaban nuestros amigos, nuestro trabajo político también se hacía acá, había días que nos íbamos muy, muy tarde pa' nuestra casa o dejábamos a los niños durmiendo acá y nos íbamos más que nada a cuidar la casa [...] después yo me fui a arrendar un departamento en el 314 en el mismo piso y ahí estuvimos como seis años [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] yo viví hasta que me recibí, el año 73, pero me fui entre comillas, porque me fui a otra casa en Puente Alto porque me casé y me fui a trabajar. El casamiento me llevó a mí a independizarme, pero seguí viniendo. Después tuve a mi hija que me salió bien delicada de salud, entonces la niña vivía en el día con mi papá y mi mamá. De hecho se crió con ellos; les dice papá y mamá, entonces yo trabajaba cerca. Entonces ella se quedaba de lunes a viernes, pero yo venía todos los días a almorzar. Venía a almorzar, yo trabajaba en la mañana [...] Después tuve la suerte que me tocaba cerca de la casa y ahí venía a almorzar. No vivía nomás, pero nunca me fui de la Villa [...] fue bien divertido. Elegí Puente Alto para vivir independiente. Independiente, a pesar de que era independiente, pero mi hija, cualquier cosa: 'Mamita', pero fue una tontera porque me llamaban igual e igual tenía que ir. Me salió más lejos todavía. Era la misma historia, y si pasaba un día o dos que no llamaba o llamaba [...] y como nosotros fuimos siempre arranchados, bien unidos, ahí me fui al segundo piso de ahí mismo, pasaba todo el día con ellos y me iba en la noche [...] (mujer adulta, Villa Portales)

En este sentido, la instalación y el querer quedarse en la Villa permitió ir echando rápidamente raíces. Los más viejos hicieron su hogar y formaron su familia, estableciendo de este modo redes sociales y vecinales, mientras los más jóvenes fueron creando lazos de amistad, se casaron con gente de la Villa y arrendaron o compraron una vivienda aquí. Todo ello fue haciendo las relaciones más estrechas.

[...] mi abuelito recibió casa por la Caja de Empleados cuando mi mamá era lola, todas mis tías (sic), y ahí se formaron las redes, porque algunas se casaron con gente que vivía acá, así que hicieron sus casas y sus familias acá en la Villa. Algunos se quedaron y otros se fueron, y cuando mi mamá se casó se fue de la Villa un tiempo, y cuando yo tenía cinco años volvió a vivir acá [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] cuando llegamos a la Villa, después yo conocí al que es el papá de mi hijos. Él era de la Villa, vivió desde chiquitito y de ahí yo me casé con él y seguimos viviendo. Yo viví en el primer piso y mi papá arriba [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] yo soy de esas personas que vivíamos dentro de la Villa, teníamos una vida ahí. Por ejemplo, nuestras amistades, lo que se conserva mucho en la villa son las amistades, que se conservan por años [...] los vecinos nos conocemos mucho, sobre todo los vecinos antiguos. Nos hicimos amigos, mis amigas tuvieron hijos y los hijos son amigos entre ellos, ¿te fijas?, toda una vida compartida [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Muchos de los primeros residentes viejos o más jóvenes ya sea que accedieron a departamentos o a casas, todos recuerdan con la misma intensidad las características que tenía este lugar y cómo la vivienda entregada no solo significó acceder al estatus de propietarios y a un 'refugio', al lugar de 'intimidad', sino que además el espacio residencial de la casa se fundía con los espacios que la rodeaban, conectándola con lo que estaba más allá, formando así una dialéctica entre el adentro y el afuera.

[...] ver crecer a mis hijos. El ambiente era mucho más tranquilo, los chicos se juntaban en el segundo piso que era la terraza, tocaban guitarra, de repente se tomaban una cerveza [...] Aquí era muy rico cuando llegaba dos o tres de la mañana y no había ningún problema. Cuando la Caja de Empleados Particulares construyó acá habían rondines en las noches, los jardineros tenían unas plazuelas preciosas [...] cuando llegamos aquí estaban todas las puertas abiertas. Así un vecino necesitaba algo, llegaba y entraba [...] (mujer mayor, Villa Portales)

[...] cuando chica jugaba arriba de los puentes arriba y ahora están cerrados. Yo jugué arriba de ellos y andaba en patines, en bicicleta por todo eso, todos se conocían, a uno, a otro [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] mientras yo vivía aquí con los funcionarios, para las navidades, por ejemplo, se hacían unas mesas en el pasillo, entonces las mujeres hacían queques, los hombres ponían copete, frutas y juguetes para los niños; entonces vivíamos en una comunidad, todos felices y contentos, éramos una familia [...] (hombre adulto, Villa Portales)

Los grandes espacios verdes con los que contaba la Villa, sus jardines y árboles floridos, los grandes edificios y las amplias casas, todo muy cuidado, son cosas que ayudaron a esta conexión entre el adentro y el afuera, a esta unión entre las escalas. La casa y el barrio eran uno solo.

[...] era única porque tenía calles elevadas, te podías conectar allá en General Velásquez con El Belloto y te bajabas aquí y te paseabas en medio de los block, y es la única que está construida de esta forma. Tal vez la construcción era muy avanzada para la época y antes estaba todo abierto y tiene mucho. Tú encontrái árboles de naranjas, de pomelo, de ciruelas, manzanas, es súper, tiene mucha vegetación la Villa Portales [...] (mujer adulta, Villa Portales).

[...] es especial esta Villa, está hecha para que todos nos topemos, nos saludemos [...] es que esto está hecho así, esto fue hecho para social, tener una vida social; por ejemplo, usted sale acá afuera y tiene la vereda altiro de inmediato [...] las casas que están ahí al medio no pueden esconderse, tienen que salir para acá, por ahí y uno va saliendo, se va conociendo a través de los años, por eso es bonito, un sistema, es una de las Villas bien hechas [...] (hombre adulto, Villa Portales)

Figuras Nº 77 y 78: Calles elevadas, Villa Portales



Fuente: Lazo (2010).

[...] era tan bonito que uno de los techos de las casas habían unas cosas como asientos en los techos de las casas [...] habían grupos que en la noche, además en la noche se prestaba en verano, era ir a los puentes, sentarse y tocar guitarra [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Asimismo, y además de las características físicas y los aspectos afectivos de la Villa, un elemento que se sigue valorando y que la posiciona como un lugar privilegiado en relación con otros conjuntos de vivienda, es la centralidad de la que goza, que se constituye en un factor que acentúa la importancia de este territorio.

[...] este es como un lugar privilegiado: tiene locomoción para todos lados, tiene el metro, si tú quieres ir en bicicleta puedes ir hasta el centro. Yo he llegado hasta allá, hasta el Estadio Nacional en bicicleta. Pero es súper central. Yo me voy caminando hasta Estación Central, está como todo cerca [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] esta es una comunidad, la única comunidad grande que existe en medio de la ciudad, entonces normalmente nosotros tuvimos ese ojo, un buen ojo de querer quedarnos. ¡Claro, está viejo y todo lo que quieras!, pero ahora estamos luchando por poder recuperar el barrio [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] está todo central. Antiguamente el ombligo de Santiago era la Plaza de Armas y antiguamente llegó un tiempo que era la Villa Portales [...] (hombre mayor, Villa Portales)

Sin embargo, en la actualidad la Villa presenta un proceso de deterioro importante y los espacios de antaño poco o nada se asemejan a eso que nos cuentan sus residentes.

[...] esta Villa era muy bonita, era hermosa, lleno (sic) de flores, de jardines de árboles frutales. Aquí funcionaba la feria de animales. La tierra es muy buena aquí, aquí se daba todo la fruta; si esto estaba lleno de frutas en la Villa, flores, plazas [...] (hombre adulto, Villa Portales)

Los espacios verdes están secos, sin pasto ni vegetación. Muchas plazas se han cerrado, las fachadas de muchos departamentos presentan síntomas de deterioro importante, al tiempo que muchas casas se han tomado los espacios públicos de la Villa anexándolos a sus jardines. Las escaleras de los edificios están en mal estado, etc. Esto ha perjudicado la imagen de la Villa, dejándola suspendida en el tiempo y sin mostrar síntomas de desarrollo ni atisbos de reacción, lo que ha provocando el éxodo de muchos de los habitantes, quedando solo el recuerdo de un tiempo que fue mejor.

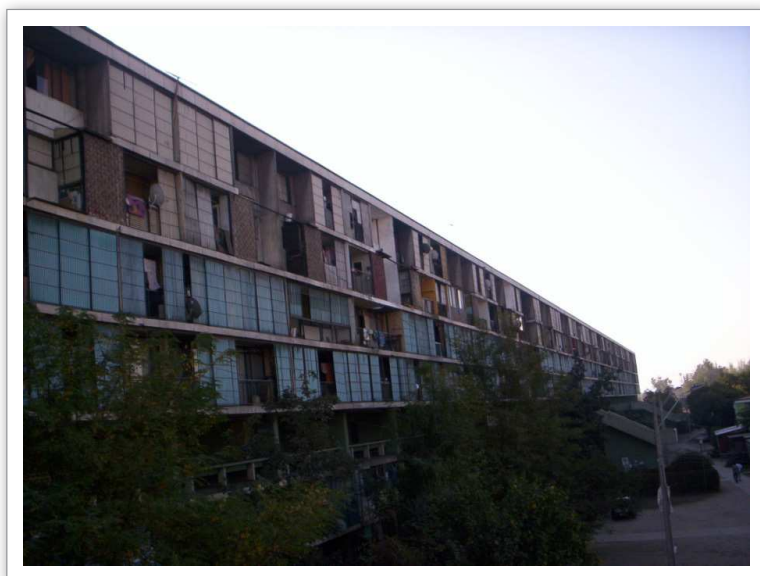
[...] los fundadores, por así decirlo, son muy pocos los que quedan [...] los hijos han ido teniendo mayor situación económica y obviamente se han querido llevar a sus papás, y hay otras personas que son grandes, que viven en el 5^{to} piso y las escalas les molestan, ya no pueden subir, entonces venden y se van o los arriendan y se van a vivir cerca de los hijos [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] hubieron (sic) buenas camadas de esa juventud, fueron buenas camadas. Son niños buenos que se preocupan de estudiar, de surgir [...] lamentablemente es así: los ha hecho salir de la Villa, claro que sí, pero después vuelven [...] (hombre adulto, Villa Portales)

De este modo, y como mostraré en las páginas siguientes, el deterioro físico de la Villa, el éxodo de sus fundadores, la búsqueda de parte de los más jóvenes de nuevos espacios renovados y la no continuidad del proyecto, ha dejado muchos departamentos y casas al abandono, generando la venida de nuevos habitantes, principalmente jóvenes estudiantes, parejas o extranjeros que llegan atraídos por los bajos costos del arriendo, la centralidad de la Villa y los amplios espacios. Habitantes que poco o nada tienen que ver con la clase media que llegó a vivir entre los años cincuenta y sesenta.

Los espacios de la Villa han entrado en un estado de obsolescencia y en la actualidad los individuos son incapaces de hacerse cargo de su gestión, de los conflictos y de aquello que amenaza su continuidad. Parece que el proyecto modernista, pensado para el hombre moderno y libre no pensó en el usuario real, menos en sus necesidades. Cuestiones que iré abordando con más fuerza a lo largo de los apartados que siguen y que pondrán en cuestión el anclaje creado en la Villa.

Figuras N° 79 y 80: La villa en la actualidad



Fuente: Lazo (2010).

1.2 Habitar el espacio residencial

La casa se funde con el exterior

En Villa Portales, a diferencia de los otros dos terrenos analizados anteriormente, sus habitantes no participaron en el diseño y construcción de sus viviendas, pues al momento de su llegada estas estaban totalmente terminadas. He podido observar que los habitantes de este conjunto habitacional han hecho muy pocos arreglos en sus casas, pues las construcciones son de buena calidad además de ser espacios acordes a las necesidades de los habitantes (amplios, luminosos, con buenas terminaciones, etc.).

Asimismo, el espacio residencial parece ser uno solo con el espacio que lo rodea, lo que da cuenta de una fusión entre el adentro y el afuera, fusión que dota de un sentido más profundo al habitar.

[...] para nosotros no era solo el departamento, como te decía, era una Villa preciosa. El departamento en sí, bonito, grande, amplio, tres dormitorios, un baño aparte y un baño chico y bonito, y lo más bonito era la terracita. Una terraza y para allá seguía el jardín, y la Caja de Empleados Particulares tenía muy bonito los jardines. Los jardines eran comunes y las terrazas eran común (sic) con el vecino. Era bonito porque uno conversaba con el vecino y es un ambiente agradable [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Principalmente, los arreglos que se hicieron cuando llegaron los primeros habitantes tuvieron que ver con algunas reparaciones menores: pintura, cambio de artefactos, etc.

[...] cuando me lo entregaron con cocina, con baño, con closet, con muebles de cocina y en los dos baños. O sea, yo llegue a poner las lámparas, y las persianas son de cuando yo las compré. No tuve que hacer absolutamente nada. No solamente yo, sino que toda la Villa tenía los equipos completos de baño, cocina, lavaplatos, ya todo puesto [...] (hombre adulto, Villa Portales)

En los relatos se aprecia y se elogia la calidad que tenían las viviendas al momento de la llegada, dejando muy en claro que se trataba de un espacio muy valorado por sus características físicas

[...] para nosotros una familia que éramos seis personas, era bueno, estupendo, porque eran dos dormitorios grandes, grandes, y el otro chiquitito, y se suponía que era más bien tipo pieza de empleada; o sea chico, pero cabía perfectamente la cama, el velador. No tenía closet, pero sí tenía perfectamente el espacio, así que mi papá me hizo un closet muy bonito y tenía mi baño chiquitito [...] (mujer adulta, Villa Portales)

De este modo, las primeras ampliaciones y arreglos que se les hicieron a las casas y a los departamentos aparecen con más fuerza cuando pasan los años, la familia va creciendo y los hijos dejan el hogar.

[...] estaba igual. Obviamente han cambiado las pinturas. Ni siquiera el parquet hemos cambiado, porque nos gusta. No hemos hecho modificaciones, salvo la cocina: la agrandé cuando los hijos se casaron y se fueron, y la cocina era muy pequeña y a mí siempre me han gustado las cocinas grandes. Esa ha sido la única modificación que hemos hecho al departamento [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] cuando yo me fui, me casé, me fui. Hizo [se refiere a su papá] allá abajo una división, un pandereta, una división, una separación y se amplió la cocina con lo que era el dormitorio chiquitito y quedó una cocina preciosa, linda. Era la pieza mejor y daba el sol y la luz, y calientita. Ahí se hacía la vida, se juntaban en ese espacio, ahí almorzaban, tomábamos once. Si yo tenía que hacer mis trabajos, ahí me iba [...] (mujer adulta, Villa Portales)

También los residentes más jóvenes, aquellos que llegaron con sus padres y que hoy han decidido independizarse, pero quedarse en la Villa, han debido invertir en algunas reparaciones que se asocian al deterioro de las viviendas producto del paso del tiempo. Sin embargo, los recuerdos de los primeros años en la Villa quedan en la memoria de estos individuos y vienen a tomar forma en las reparaciones y cambios que quieren hacer a la nueva vivienda.

[...] sí, la verdad que hicimos algunos arreglos porque la casa nos costó conseguir comprarla [...] tenía un cubrepiso bien delgadito que estaba para la embarrada. Nosotros le pusimos parquet, que es el sistema que tiene la Villa desde Las Encinas hacia allá y la casa de mi mamá tenía parquet. Hay como dos tipos de casas: unas que tenían los flexis que los que habían originalmente en la Villa y otros que tenían parquet. La primera construcción tenía parquet y a esta le habían sacado el flexis y le pusieron cubrepiso. Nosotros quisimos volver al parquet original de lo que recordábamos de chicos, así que le pusimos el parquet, lo vitrificamos. Vai haciéndole algunas cositas [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Así la casa, el espacio residencial de quienes habitan Villa Portales está lleno de recuerdos que remiten a todo aquello que originalmente había en la Villa. Al hablar de la casa, los entrevistados parecen viajar en el tiempo hacia una época en la que solo los recuerdos más placidos quedan. Los más viejos han formado y visto crecer a su familia, han construido su vida en este espacio de la casa.

[...] esta casa la quiero por la sencilla razón que fue mi primer hogar como marido. En esta casa yo formé mi hogar con mi mujer, con mis hijos, los crié [...] Esta casa significa recuerdos, momentos gratos [...] (hombre adulto, Villa Portales)

[...] quiero mi departamento, lo cuido y trato de mantenerlo. Cuando nos casamos de nuevo, cuando cumplimos los 50 años, entonces era como empezar recién una vida. Ya estaban todos los hijos grandes [...] lo que más me gusta es cuando sale la luna y yo me pongo en la terraza y veo desde que sale y siempre lo hacía con mi esposo [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Una mujer que vivió desde pequeña en la Villa me cuenta en una conversación lo que significa su casa y cómo cada espacio tiene un inmenso valor. Asimismo, resalta cómo esta está bien conectada con los espacios del exterior.

[...] para mí es el ideal porque es una casa muy cómoda. Está muy bien distribuida. ¡Pucha!, yo creo que es el sueño de toda dueña de casa [...] al lado de ahí también hay un patiecito, también bien cerradito, pero todo cerrado con esta fibra transparente. La parte de adelante con policarbonato, que es caro, pero es bueno. La otra no, es un poquito más. Allá hay un lavadero. Tengo pa' tender la ropa, entonces puedo estar cocinando y lavando al mismo tiempo y no tengo que andar saliendo a tender la ropa y eso es rico porque la ropa se seca súper, súper. Después están los dormitorios amplios, cuatro dormitorios, de los cuales hay tres grandes con su closet, uno da a la calle, dos dan a la terracita. En la terraza uno ve plantas, ve verde, algo que dé ánimo para levantarse y el otro dormitorio da para el lado de acá, que lo usamos de comedor de diario, lo usamos los dos no más y al lado está el bañito chico, o sea que está todo bien distribuido. Después tenemos el pasillo, ese hallcito que yo lo tenía bien ordenadito. Si yo no quiero que entren, ahí se puede techar, queda como privadito, bien bonito, cierro las cortinas y no la cierro: después el comedor, ustedes lo ven, está amplio y lo más bonito no dan ganas de salir, la terraza, el verde. Y lo principal es que está muy central, tres cuadras más allá está el metro, el Transantiago que no es tan bueno, que ha mejorado un poco, que ya no está como antes, me deja aquí, entonces para mí es un sueño [...] (mujer adulta, Villa Portales)

De este modo, me parece interesante dar cuenta que en muchos de los relatos la casa nunca aparecía como un ente aislado o separado, la casa no podía concebirse sin aquello que está más allá de ella, la Villa. En este sentido, parece que la casa no es un espacio que se cierra en su interior, sino que más bien funciona como aquella dialéctica entre el adentro y el afuera. Por ejemplo, una de las razones por las que se valora la casa es también por la Villa misma. Este hecho se diferencia de lo que podría ocurrir en otros contextos más precarios como el caso de El Castillo, donde algunos de sus habitantes dan cuenta de un habitar 'atópico', donde solo se habita la casa, pero se rechaza el entorno donde se ubica.

[...] yo creo que el significado de tener tu casa propia siempre es muy importante y para mí por sobre todo es rico mantenerme en el núcleo. Yo definiendo más a la Villa, nos casamos y decidimos, a pesar de tener la posibilidad de irnos, porque existe, porque primero está el núcleo familiar, la mayoría está acá, están mis hermanos, mis tíos, algunas de mis tías, toda la juventud de chicos y también por lo mismo, porque es un barrio tranquilo. Es súper céntrico, a pesar de las protestas de la USACH [universidad] es tranquilo. Siempre hemos dicho que es un oasis en medio de la ciudad. Aparte tenís la Quinta [Normal] al lado, no transitan micros dentro de la Villa, es tranquilo [...] (mujer joven, Villa Portales)

[...] mi idea es quedarme en la Villa [...] ahora arriendo, pero en algún momento me gustaría poder comprar. Esa es la idea que tenemos con mi señora porque creemos que la Villa es un espacio que no todos pueden gozar dentro de la ciudad, sobre todo de Plaza Italia para abajo [...] pero acá uno en la Villa puede, la Villa siempre tuvo áreas verdes, puentes elevadizos, tuvo un montón de cuestiones [...] (mujer joven, Villa Portales)

2. LA ESCALA DE LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD COTIDIANA, ¿NUEVAS FORMAS DE ANCLAJES?

Una vez analizado el proceso de instalación en la vivienda, me centraré en explicar los anclajes en la proximidad, en un espacio que fue pensado por sus artífices como lugar de encuentro y socialización. Cuando han pasado más de 40 años de la creación de la Unidad Vecinal Portales, y en un contexto de modernidad y movilidad creciente, paso a estudiar el rol de la proximidad y su articulación con un tipo de prácticas de movilidad cotidiana.

En este sentido, y para comprender la proximidad como un soporte, es necesario dar cuenta del papel que juega la movilidad cotidiana en esta dinámica. Así, examinaré transversalmente dimensiones como los lazos familiares, las redes vecinales, los motivos de desplazamiento y los lugares practicados, así como también abordaré aspectos estructurales como la localización, el equipamiento y la infraestructura de proximidad, pues permiten exhibir las prácticas que se dan en el territorio de las elecciones y de las restricciones, del anclaje y de la movilidad cotidiana.

Asimismo, pondré de relieve la capacidad individual y familiar para imaginar estrategias, para organizarse, para planificar, en fin, la aptitud a la movilidad y las competencias de quienes habitan este territorio.

2.1 Los que eligieron anclarse y quedarse. La construcción de las prácticas barriales y la movilidad cotidiana

Tal como planteaba para el caso de El Castillo y se vio en la Comunidad Ecológica, la vecindad no es solo un recurso para las categorías populares. En efecto, la vecindad y las relaciones barriales continúan siendo importantes a pesar del creciente proceso de individualización y el crecimiento de las movilidades. Como explicaré a lo largo de las páginas que siguen, la proximidad también se constituye en un recurso-soporte, por cuanto este es un espacio a partir del cual muchos individuos logran configurar sus movilidades cotidianas.

Los lazos sociales y los espacios de la Villa como soporte

En el caso de Villa Portales, la proximidad residencial entre edificios, casas y plazuelas, así como el hecho de que muchos habitantes crecieran, se formaran y establecieran sus amistades aquí,

me permite plantear que la Villa es una escala donde se desarrollan prácticas de sociabilidad y movilidad importantes. De este modo, se construye un vínculo que va más allá de su componente instrumental (el hecho de habitar un determinado lugar), para establecer un anclaje o vínculo de tipo afectivo en el que las relaciones y las prácticas barriales constituyen un recurso importante para la cotidianidad.

Un estudio realizado por el equipo de Quiero Mi Barrio en el año 2007 revela que un 72% de los habitantes de la Villa no se cambiaría de barrio, alto porcentaje que manifiesta el arraigo que ciertos habitantes desarrollan con su espacio residencial, dado por elementos como la situación de propiedad y la antigüedad, por los lazos creados y por la imagen positiva que se tiene de la Villa.

Si se observa la Villa en la actualidad y se escucha el relato de quienes la habitan, se puede plantear que para muchos individuos los espacios del barrio se constituyen en lugares importantes del imaginario, pues son espacios de circulación, de intercambio de servicios, de información, de conversaciones. La casa del vecino pasa a ser muchas veces un lugar familiar, un lugar al que se puede acudir en caso de necesidad, lugar de discusión y de encuentro.

[...] si estuviera a cargo de mis nietos y necesitara alguna ayuda de mis amigas, o ellas vienen o yo se los llevo [...] de hecho el año 85 yo viajé a España e Italia y mi hija estaba esperando su guaguüita, el segundo. Yo dejé a mi amiga con ella instalada. Nosotros estamos en el 106 y ella en el 107, así que hablé con ella y se fue a estar con ella, todo el tiempo que yo no estuviera. Así que ahí estaba ella. Así que si ella sabe, mi hija sabe que algún motivo cualquier cosa cuenta con ella. Mi hija, ella, tiene en la misma entrada de nosotros aquí. Tiene una chica joven y se ayudan, y ahí se dejan los niños. A mi hija le ha tocado quedarse con los de ella y a ella con los de mi hija [...]

(mujer adulta, Villa Portales)

[...] cuando nosotros tenemos claramente una plaza a los pies de nuestra terraza, los niños, mi hijo sale. Viene el amigo a buscarlo y se van a plaza a jugar. Ellos por sí solos. Sí, antes cuando eran más chicos, nosotros los acompañábamos, incluso cuando no vivíamos en esta casa, veníamos del block 11 a jugar con ellos a esta plaza. De chica yo también venía a jugar a esta plaza. De lolo, ahora cuando los tiempos están más lindos, nos vamos a la plaza allá a jugar ping-pong, a la plaza nueva. Por ejemplo ya habíamos pensado, ya no se concretó, hablando con la vecina, la Andrea, que es la que está a cargo del comunitario, venía el cumpleaños de una amiga y tenemos una amiga en común: '¿Oye, nos arriendas el comunitario?' y lo teníamos ahí, pero a último minuto nos prestaron otro lugar, pero como que estamos: 'Oh, se puede arrendar el comunitario, se puede hacer una fiesta ahí con los niños!', esas cosas [...]

(mujer adulta, Villa Portales)

Al mismo tiempo, los comercios de proximidad son muy frecuentados para comprar pequeñas cosas, bebidas, dulces, pan, etc., dando cuentas de movilidades a escala barrial. En

estos comercios se conoce a su dueño y este conoce a los habitantes de la Villa. No solo se va a comprar, también se va a ellos a sociabilizar. Incluso, se dan prácticas de barrios más populares, donde si no se tiene para pagar lo que se compra, se lleva ‘fiado’ y se paga posteriormente cuando haya dinero. La socialización, la familiaridad y la confianza son elementos que aún se practican entre quienes habitan Villa Portales.

[...] pero aquí me muevo con todas las cosas que me faltan. Conozco a la señora del negocio de la esquina, conversamos; allá en el departamento tengo a la otra vecina que de repente me puede pasar plata y: ‘Ah, me lo llevo igual’, me lo va a pasar o simplemente paso y viene llegando algo novedoso y me lo muestra, y con o sin plata me lo llevo igual, así que la bebida [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] los niños se quieren comprar un pastelito, porque compro pan de molde y no compró pan del día a día, como el general de las personas. De hecho trato de comprar hartos en el supermercado ese pan porque acá es más caro, pero si no, donde ‘Juanito’, que está más cerca. Y los niños si quieren comprarse una bebida van donde ‘Juanito’. Si está muy lleno van donde el ‘Pato’, que está un metro más allá, los cigarros es donde el ‘Pato’ [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] compro todo aquí porque hay una persona aquí que su abuelo llegó a vender verdura en un carrito y ahora siguen los hijos, entonces es una tradición dentro de la Villa [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Circular, moverse

Así como las relaciones de proximidad van creando una determinada relación con el espacio que se habita, las movilizaciones y el acto de circular son también elementos de esta relación. La Villa, sus grandes espacios y las diferentes escalas, como el departamento, la casa y la plazuela, hacen que necesariamente para salir o entrar a ella haya que recorrerla, caminarla, transitarla, moverse por el territorio, lo que de alguna forma también implica un tipo específico de prácticas de movilidad cotidiana.

[...] tengo mis amigos, las mismas vecinas, tu vas caminando por la Villa a las 2 o 3 de la mañana y siempre te vas a encontrar con alguien y te ponís a conversar. En el caso mío siempre me encuentro con alguien y me pongo a conversar: los de acá, los de allá [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Al mismo tiempo, el barrio es percibido como un lugar tranquilo, seguro, donde todos se conocen, percepción que es parte de la imagen positiva que se tiene de la Villa. Incluso me doy cuenta de que siempre hay alguien observando desde los balcones lo que pasa, desde las casas, en las calles siempre hay alguien alerta.

[...] Yo lo encuentro seguro. He tenido que tirar papeles y lo hago sola y no hay mayor problema [...] cuando uno viene por General Velásquez, y que es lo que me pasa a mí, cuando se ve la

Villa y: 'Ya no pasó nada!', porque el sector de allá es peligroso, el de Alameda [...] cuando uno se baja allá y uno ve la Villa, ya uno se relaja y 'aquí no me va a pasar nada'. Te puede pasar igual, pero es la sensación [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] yo puedo venirme de la casa de una amiga que vive en el 14 [block] al otro lado, tres cuadras más allá y me vengo a las tres de la mañana caminando sola de allá pa' acá y no pasa nada, también por una cuestión de que soy conocida [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Esta imagen positiva, de seguridad y tranquilidad que manifiestan los habitantes de la Villa, se contrapone con la imagen externa que se tiene de ella, donde la Villa es calificada como un barrio de izquierda, conflictivo, inseguro, con problemas de droga y delincuencia.

[...] porque la Villa fue mal nombrada mucho rato. No solo la Villa, sino que también la comuna. La Villa Francia no es un privilegio tenerla como vecina de comuna, entonces sí, yo tengo una primas que: '¡Pudiste comprarte casa en otro lado!' y ellas dicen: 'Yo me voy de aquí porque no estoy ni ahí que digan en mi trabajo que vivo en Villa Portales, o sea muy conocida la Villa como 'La Portales', los cacerolazos, quizás, de todas maneras el estilo de la Villa comunista [...] hubo un tiempo que le dieron con el tema de las drogas, entonces el estigma de Estación Central como comuna marcada, como las comunas que están al límite de lo malo [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Un habitar utópico

A pesar de esto, existen muchos elementos que vienen a reforzar de alguna forma el anclaje y los vínculos de un grupo de individuos con el lugar que habitan. No solo desde el punto de vista práctico (la centralidad y la buena accesibilidad), sino que además los aspectos simbólicos que conlleva habitar el lugar (las redes, los lazos sociales y familiares, la historia compartida, etc.) dan cuenta de que ambas dimensiones se mezclan en el significado del habitar.

Este grupo de 'anclados' no solo corresponde a los fundadores, los primeros en llegar a la Villa, los más viejos y que llevan toda una vida en este lugar, sino que además se trata de los descendientes de estos: sus hijos, quienes crecieron aquí y decidieron quedarse y formar familia en la Villa. La localización residencial es deseada y elegida.⁵⁷

[...] aquí uno tiene sus amigos, su familia, además de que en el período 2004-2008 fui concejal de la comuna [...] a pesar de todas las dificultades y su deterioro es una villa que te atrae. Es atractiva, es bonita, todavía sigue viviendo la misma gente que es de aquí y entonces eso lo hace un espacio tranquilo para vivir; y aparte lo otro es que es un lugar céntrico. Un departamento grande, espacioso, donde tenís el metro, el supermercado, la comisaría, la biblioteca, la Alameda, y es barato además, es barato por su ubicación [...] (Hombre adulto, Villa Portales)

⁵⁷ A la gran mayoría de las y los jefes de hogar (72,4%) no le gustaría cambiarse de barrio (Universidad Alberto Hurtado, 2007).

[...] para serte honesta, una es porque le tengo amor Me crié aquí en la Villa y nos fuimos haciendo viejos todos. Unos se han casado, otros se han ido, otros se han ido, eso es uno (sic), La otra cosa es porque tengo todo cerca acá a mano y lo principal es porque no ha llegado la gente mala, entiendes tú, que te asalten en las esquinas [...] (mujer adulta, Villa Portales)

En este sentido se da forma a un habitar ‘utópico’, muy distinto al habitar ‘atópico’ de aquellos que desean dejar la Villa, como expondré en las páginas que siguen. Planteo entonces que existe, en muchos de estos habitantes, una necesidad de reproducir el espacio familiar y social que se tenía en el pasado. El espacio de la Villa es largamente invertido tanto en la esfera familiar como asociativa.⁵⁸

[...] éramos como poco la gente joven que podíamos hacer algo, y empezamos así y la gente nos buscaba: ‘ Métete en esto, ayúdanos acá’; o sea, hacíamos harto ayuda social. Por ejemplo, un vecino necesitaba ayuda de algo, le hacíamos un bingo, actividades para poder reunir fondos y así empezamos a hacernos conocidos en la Villa y después de eso como que el programa de Quiero Mi Barrio también ayudó harto. Ahí como que nos asociaron en el tema y empezamos a hacer como más gestión. Empezamos, por ejemplo, ayudamos a formar lo que es la agrupación de la cultura, fuimos los que ayudamos a formar lo de la cultura y ahora es un grupo que se llama DAR. Yo me metí en el directorio del CVD, que se llama entonces, ahí estamos implicado (sic) el tema urbano y después fueron siguiendo otras ideas: la agrupación animalista después surgió de eso [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Figura N° 81: Plazuela el Peumo, recuperada por el programa Quiero Mi Barrio



Fuente: www.plataformaarquitectura.cl

⁵⁸ Las organizaciones en las que participan los habitantes de Villa Portales se localizan en su mayoría en el barrio o en los alrededores de este (58,3%), seguido de aquellas que están afuera de la comuna (36,9%) (Universidad Alberto Hurtado, 2007).

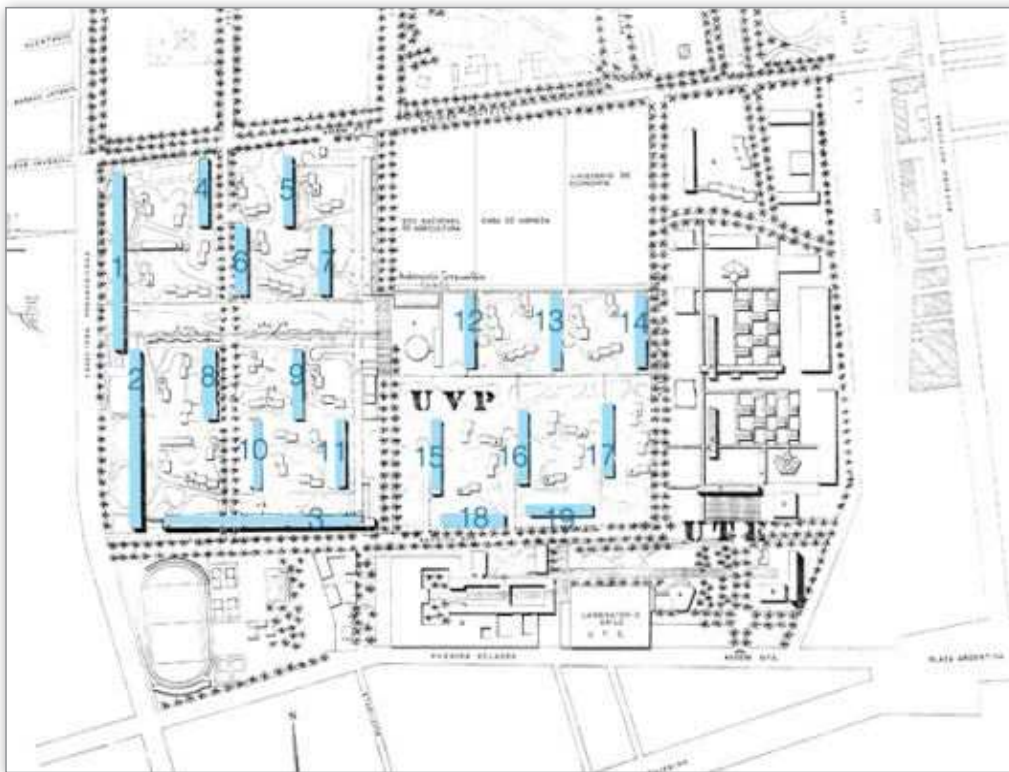
Sin embargo, lo anterior tiene también otro efecto: genera una especie de encapsulamiento en los espacios de la Villa, en sus intersticios que la unen con la ciudad, lo que se traduce, como lo expresa la entrevistada siguiente, en una ‘Villa-pueblo’ o en un ‘oasis en medio de la ciudad’, que la protege de la vorágine que la rodea (universidad, autopista, comercios).

[...] Sí, siempre teníamos actividades cercanas o si vas a comprar al mall, ahí tenís uno cerca. Eso es lo que tiene la Villa; por ejemplo, las dueñas de casa, la gente que no tiene posibilidades de salir se rodea, va a las partes muy cercanas. Por eso la gente se mete mucho ahí y como que no sale, por eso te digo que la Villa es un pueblo. Te vas a encontrar con gente que no sale de la Villa Portales porque tiene todo cerca [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] siempre hemos dicho que es un oasis en medio de la ciudad. Aparte tenís la Quinta [Normal] al lado, no transitan micros dentro de la Villa, es tranquilo [...] (Mujer adulta, Villa Portales)

Lo anterior se ve acentuado por el hecho de que Villa Portales está rodeada por grandes establecimientos y construcciones. Por un lado están las grandes avenidas: General Velázquez y Ecuador; y por el otro extremo está la Universidad de Santiago y por el sur los terrenos de la Armada, lo que dificulta un poco el acceso desde y hacia la Villa, e incentiva el uso de los espacios de la proximidad, generando esta suerte de encapsulamiento entre sus límites.

Figura N° 82: Planta de Villa Portales y sus blocks (1-19)



Fuente: www.plataformaarquitectura.cl

La centralidad y el manejo de las movilidades urbanas. Anclados pero móviles

Paradójicamente, y a pesar de estas barreras ‘físicas’ que crean un microambiente, la Villa sigue siendo un territorio muy central y conectado. Está a pasos de la Estación Central, donde hay comercio, está la Estación de trenes, hay un mall y un terminal de buses. Asimismo, se emplaza muy cerca del centro de la ciudad, al cual se puede acceder a pie o en medios de transporte motorizados.

De este modo, Villa Portales cuenta con dos líneas de metro muy cercanas y está a pasos de varias avenidas importantes de la ciudad donde circula el transporte público, ubicación que la hace un lugar privilegiado, un territorio estratégico, desde donde sus habitantes logran gestionar su movilidad cotidiana.

[...] Al mall Estación Central y generalmente vamos caminando. Lo bueno de vivir aquí en la Villa Portales, uno es que todo queda súper cerca. Si yo no fuera floja podría ir al centro caminando, porque queda el centro en 15 minutos caminando, 20 minutos caminando. Cuando era más chica todavía lo hacía: iba caminando a la Estación Central, que quedaba a un paso, pero ahora estoy gordita, flojita, así que no voy caminando, pero la Estación Central queda a un paso. Uno se va caminando. Ahora nos pusieron un mall acá mismo, así que gringolandia llegó [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] demasiado cerca, porque tenemos a cinco minutos el terminal, está la Estación Central para ir a comprar [...] también tiene salida al centro, hay parrilladas en la Alameda [...]

[...] a mí me gusta mucho la Villa. Es un lugar único, con gente complicada, pero es un lugar distinto a los demás y, como te digo, nos permite estar cerca de todo y donde vamos nos demoramos a lo más, si vamos lejos, que es Ñuñoa donde hay una familia, nos demoramos una hora o menos. Entonces es como súper cómodo estar en este lugar [...] (mujer adulta, Villa Portales)

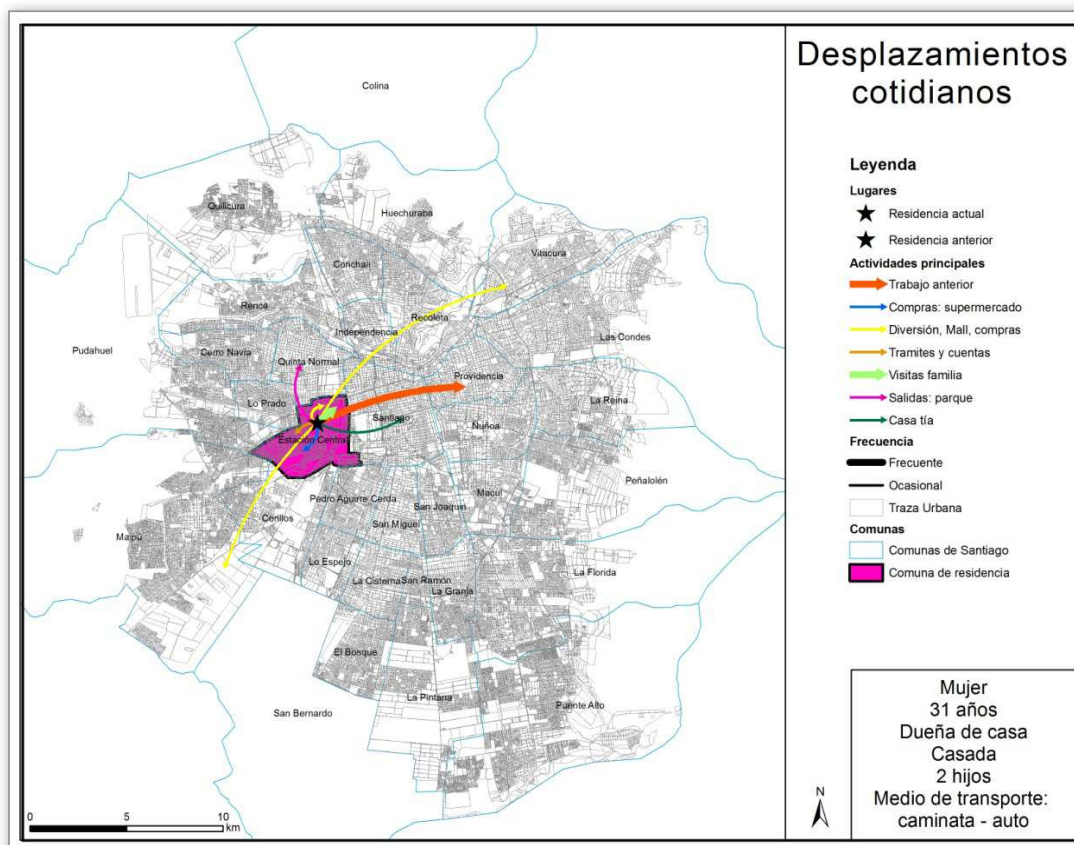
En este sentido, he podido observar que es la localización en la escala urbana la que ayuda a que los habitantes de la Villa no vivan su encapsulamiento como repliegue y puedan moverse más allá de este espacio, situación que da cuenta de una apertura hacia el exterior, sobre todo de los habitantes más jóvenes. La proximidad como soporte no significa que la movilidad urbana desaparezca. Hay un grupo de individuos que parecen manejar y tener un control de los espacios de la ciudad gracias a la accesibilidad y a la centralidad con la que cuentan.

Muchos habitantes son capaces de interrelacionar las escalas sin problemas, exhibiendo un anclaje y una movilidad ‘manejada’, como es el caso de Cristina y Marisol, dos mujeres jóvenes, madres de familia, que decidieron establecerse e implicarse en la Villa, sin dejar de pertenecer a la ciudad.

[...] mi marido feliz de que podamos salir todos los fines de semana a la Quinta Normal, y hay un lugar que nosotros conocimos por amigos; ya nos alejamos mucho, pero está en Malloco, que es el Munich, que es como un lugar, una gran casona donde te puedes servir algo para comer, pero que tiene un parque [...] entonces de repente nos escapamos pa' allá y nos vamos con un par de amigos [...] salimos hartos porque nos vamos a la playa; o sea, fin de semana largo nos vamos a la playa, tenemos amigos que tienen casa en Loncura, hay otra que está terminando de construir su casa en Matanza [...] ahora los fines de semana normales, todos vienen pa' acá [...] entonces eso significa que si se quedan, mañana estamos almorzamos juntos y estamos toda la tarde batiendo la lengua, claro [...] las navidades las celebramos acá en mi casa con mis hermanos. Vienen mis hermanos pa' acá y todo, pero el 26 de diciembre es en una de las casas de mi tía que vive en la Florida y ahí hacemos el amigo secreto, donde toda la familia se hace sus regalos. A quien le tocó el amigo secreto, igual hay como que salimos pa' afuera. Tengo una familia muy grande así que hay hartos cumpleaños adonde ir. A los que son de aquí de la Villa se celebran aquí en mi casa, pero en general, pero los que son de afuera vamos [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] mis niñitas no están acostumbradas a andar en metro, entonces yo voy a dejar las niñitas en el auto, las dejo en el colegio y del colegio lo dejo estacionado en la Villa Portales. Entonces, si yo tengo que salir me mandan que tengo que ir a Las Condes. Voy a buscar el auto y 'cachái', si tengo que hacer eso; si no, me manejo en metro o en micro [...] siempre está relacionado con la Villa y entonces tengo amigas de años y como ahora se puede decir que uno está soltera, siempre tiene actividades, siempre una amiga me está llamando. El sábado pasado me invitaron a las 4 de la tarde, fui a un lanzamiento de un libro y de ahí pasé la tarde con ellos y de ahí pasé a la Villa y está el tema que están haciendo de nuevo la directiva. Como yo soy la tesorera, estuve que estar ahí de las 7:30-8:30 y después de eso otra amiga me invitó a una tocata de un grupo y así es mi vida. Los días domingos trato de estar en la casa y relajarme, y toda la actividad social que hago te ayuda mucho, te ayuda a distraerse y también aparte de eso como pertenezco a eso del Partido Socialista tengo reuniones [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Figura N° 83: Movilidad cotidiana de Cristina



Fuente: Elaboración propia basada en entrevistas.

Puedo observar entonces cómo estos habitantes dan prueba no de un ‘enclavamiento’, más bien de un anclaje deseado que se intercala con una movilidad cotidiana en la ciudad, ya sea por trabajo, diversión o viajes.

Finalmente, puedo plantear que los relatos recogidos sobrepasan la clásica oposición movilidad cotidiana y anclaje barrial, al dar cuenta de que la tensión entre movilidad cotidiana y anclaje parece estar más equilibrada (Gustafson, 2001) entre muchos de estos ‘anclados pero móviles’, pues a pesar de privilegiar la escala de la proximidad, son capaces de moverse y desplazarse hacia otras escalas, cuestiones que son resueltas por la centralidad, la accesibilidad y los equipamientos con la que cuenta la Villa. Asimismo, el uso de capacidades y competencias individuales y familiares, como las de Cristina y Marisol, permiten un mayor manejo de las diferentes escalas de la vida cotidiana.

2.2 El transporte público y los modos suaves. ¿Hacia una complementariedad de modos en Villa Portales?

Si bien en Villa Portales existe un número importante de habitantes que tiene al menos un automóvil privado,⁵⁹ el transporte público (bus y metro) es muy utilizado para los desplazamientos cotidianos.⁶⁰ Este medio de transporte es muy necesario para que los individuos puedan realizar sus actividades más allá del entorno local y puedan conectarse con otros espacios de la urbe.

En este sentido, no se debe olvidar que la posición que tiene la Villa Portales, es decir, su cercanía con el centro de la ciudad (comuna de Santiago), su accesibilidad y los servicios de proximidad, posicionan al barrio en una situación privilegiada y hacen que la movilidad cotidiana no implique necesariamente lejanía.

Por ejemplo, en el caso de la movilidad laboral (Censo, 1992), se observa que la mayoría de los habitantes trabaja en la comuna de Cerro Navia y en el conjunto de comunas centro oriente: Santiago, Providencia y Las Condes, comunas bastante cercanas a Villa Portales, mientras que la movilidad escolar es menor, concentrándose en la misma comuna de Estación Central y Santiago Centro. Esto no genera conflicto en términos de movilidad y desplazamientos, pues las distancias son salvas por la importante conectividad comunal y metropolitana, dada por la cercanía de un conjunto de equipamientos de transporte público y privado: Autopista Central, estaciones de metro, estación de trenes, buses, así como numerosos centros educativos, de salud en la misma comuna o en comunas vecinas, que vienen a facilitar la movilidad cotidiana.

[...] mi recorrido es tomar micro hasta el metro Quinta Normal. Tomo metro Quinta Normal hasta Carlos Valdovinos. Hay una micro de acercamiento que es la D07, que me lleva de ahí a Vicuña Mackena con Quilín hasta Santa Julia con los Boldos [...] (Mujer adulta, Villa Portales)

En este sentido, nunca encontré personas que manifestaran problemas con el transporte público o que lo percibieran como negativo; por el contrario, en la mayor parte de los casos se resaltaba la buena conectividad y el transporte con el que contaba Villa Portales, a pesar de los cambios que se llevaron a cabo con la puesta en marcha del Transantiago.

[...] antes había locomoción para todos lados. O si tú querí ir a otro lado, caminabas un poquito a la Estación y ahí podías ir a distintos lados. Acá mismo en Matucana pasaba una micro que te dejaba en Quilicura. Teníamos un amigo ahí y podíamos tomar el metro y nos bajábamos en la Estación Mapocho y ahí también, entonces nunca nos ha costado, yo no tengo problema [...] (mujer adulta, Villa Portales)

⁵⁹ Un 30% de la población cuenta con uno o más vehículos privados para movilizarse cotidianamente. (Universidad Alberto Hurtado, 2007).

⁶⁰ Un 80, 3% de los habitantes de Villa Portales utiliza el transporte público para movilizarse, mientras que el 19% se moviliza en transporte privado, ya sea auto, moto o bicicleta (Universidad Alberto Hurtado, 2007).

La caminata y la bicicleta

Pese a la importancia que tiene el transporte público en Villa Portales y la buena percepción de este que comentan los habitantes, este sistema viene a ser complementado con otras formas de desplazamiento que pueden ser fácilmente puestas en marcha desde este territorio.

[...] siempre a pata, porque mira, tenemos la suerte que tenemos: los artículos escolares en Meiggs. Cuando te vai a la playa, ¡claro!, tomái el bus, pero desde tu casa. Te vai a pata porque queda al lado, al centro si en micro o en metro [...] siempre acá, lo que uno sale, salir de repente al sector de Plaza Ñuñoa, de Bellavista [...] Mi hijo está aquí en el Salvador San fuentes [colegio] que queda en Matucana con Catedral, a pesar de que nos queda cerca –nos podríamos ir en micro– pero salimos medios ajustados en el horario [...] a mi hijo lo vamos a buscar y dejar todos los días [en bicicleta] [...] (hombre adulto, Villa Portales)

La buena accesibilidad, los servicios a proximidad y el importante equipamiento público y de servicios constituyen elementos que incentivan también movilidades cotidianas más ‘suaves’ como la caminata y la bicicleta. Si bien no se tienen datos exactos sobre el número de personas que ocupa la caminata y la bicicleta como principal medio de transporte, se ha podido constatar que estas formas son muy empleadas.

[...] por ejemplo, voy a buscar a mi hijo en bici. La mayoría de las veces lo voy a buscar en bici. Pa’l Líder no, porque hay que llevar cadena, es un atao’. Ahí voy a pata, por ejemplo al centro vamos en bici, a la Estación de repente se ocupa la bici porque son trámites cortos [...] nosotros hemos detectado que hay harta gente que ocupa la bicicleta y la ocupa todos los días para ir a la pega, pa’ ir al colegio, a la universidad [...] (hombre adulto, Villa Portales)

De este modo, y aunque incipiente, puedo decir que existe en la Villa un grupo de individuos que valora y reivindica el uso de medios alternativos como una forma de desplazamiento importante y complementaria al uso del transporte público.

[...] nosotros generamos una cicletada en el verano con niños, jóvenes y resultó: 50 personas en un fin de semana y después llegaron menos, como 20 y algo, y la idea es que ahora vamos a retomar eso este semestre, porque uno de nuestros objetivos es pedir ciclovías para la Villa Portales [...] (hombre adulto, Villa Portales)

3. LA RECONFIGURACIÓN DEL SOPORTE DE PROXIMIDAD. EL DESEO DE MARCHARSE, LA LLEGADA DE LOS ARRENDATARIOS Y LAS NUEVAS APROPIACIONES DEL ESPACIO

En este recorrido por el barrio pude observar otro perfil de habitantes que dista un poco de las características de los ‘anclados’ y más comprometidos con la Villa. Se trata de un grupo de ‘descendientes’ que manifiesta lo que se ha llamado un habitar ‘atópico’, en el sentido que manifiestan un rechazo a su barrio, sobre todo por el proceso de deterioro en que se encuentra. En este caso, el territorio de proximidad funciona como un soporte de tipo más práctico que simbólico.

Asimismo, y dentro de este nuevo contexto, constaté también la existencia de un empobrecimiento y envejecimiento de la población y la llegada de nuevos actores, lo que da cuenta de las mutaciones que vive en la actualidad este territorio.

3.1 Huir, partir. El barrio como un soporte para una movilidad cotidiana de diferenciación

El caso de Fernando, quien fue el único de los habitantes que no accedió a que lo grabaran, es muy representativo de este grupo. Fernando tiene 25 años, es técnico en informática y estudió en un conocido instituto de Santiago. Este joven trabaja en el centro de la ciudad, a muy pocos minutos de la Villa. Lo más interesante de este caso, es que a pesar de que Fernando manifiesta en su discurso un aprecio por la Villa, se implica poco y realiza muy pocas actividades en la proximidad. Él dice no frecuentar el mall de Estación Central (centro comercial que está a muy pocos pasos de la Villa) ni hacer trámites ni compras en la misma comuna, menos salir a divertirse en su comuna o a las comunas vecinas. Este joven, en cambio, prefiere desplazarse al mall que está en el barrio alto de la ciudad (Parque Arauco), hacer trámites en las comunas del centro de Santiago y Providencia, salir a divertirse a Plaza Ñuñoa o a Plaza Italia.

La movilidad cotidiana como diferenciación y escape

El ejemplo anterior da cuenta de un número de habitantes que si bien habitan en Villa por cuestiones afectivas, económicas, de centralidad, etc., esperan en un futuro cercano poder moverse de residencial. Estos habitantes valoran por sobre todo la centralidad y la accesibilidad que tiene Villa Portales, pues son estos elementos los que les permiten poder ‘escapar’ de una localización que no es deseada.

Este grupo justifica entonces su movilidad cotidiana y su baja movilidad y anclaje en la proximidad, en relación con una percepción negativa del barrio (inseguridad, miedo, deterioro, delincuencia).

La movilidad o la inmovilidad, afirma Azouz Begag (1995), está en parte condicionada por la percepción que se tiene del barrio que se habita, por los lazos relacionales con el vecindario y por las aspiraciones de mudarse o no. De hecho, las representaciones y las actitudes de los habitantes en relación con las salidas o con la movilidad en general, están ligadas a la apreciación que se tenga del vecindario, de la seguridad, de la proximidad, del ruido, etc.

Entrevistadora: ¿Van al mall de Estación Central?

M: “No, al Parque Arauco [...] me da susto, fíjate, no me acostumbro, no me siento tranquila, a pesar de que podríamos ir hasta caminando, ir y volver.

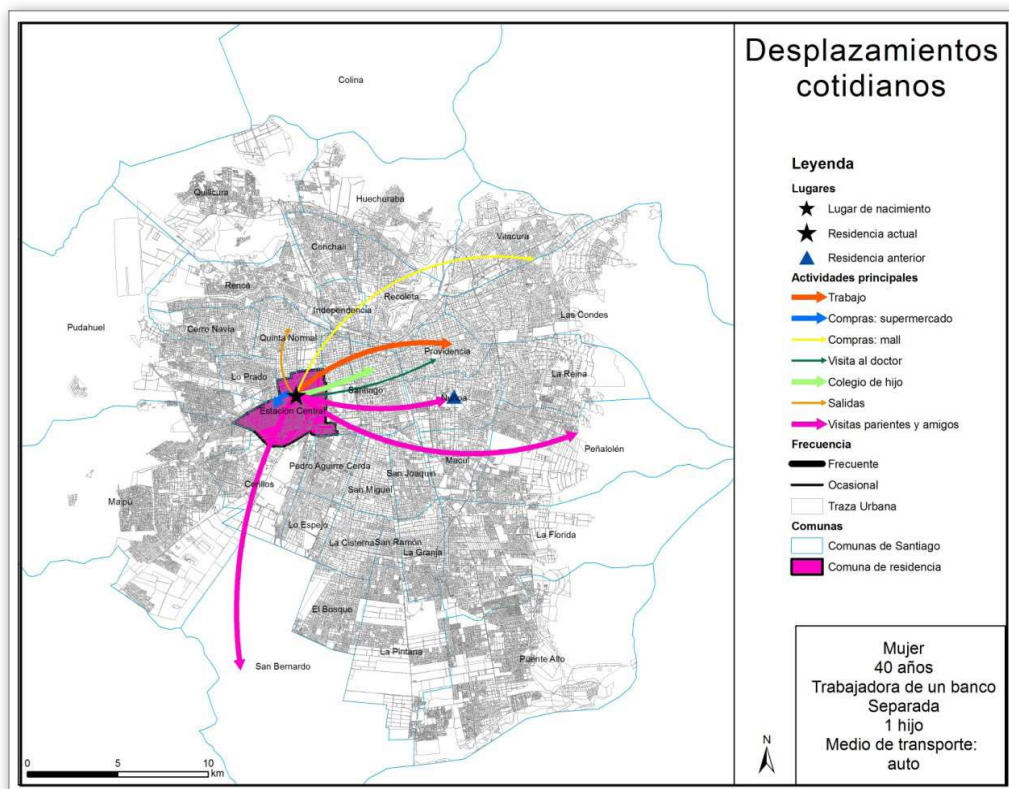
Entrevistadora: ¿Y planes a futuro como familia? ¿Le gustaría quedarse acá?

M: [...] los planes nuestros son irnos de acá, ojalá a una casa [...] me gusta Ñuñoa, porque es más familiar, es más barrio [...]

Entrevistadora: ¿Por qué no quedarse en Villa Portales?

M: “Si todo lo que dicen le van a hacer a este lugar lo hicieran, pero uno ve que no lo hacen y llevan como cuatro años diciendo que van a arreglar esto; lo otro, ahora recién están arreglando las veredas. Si hicieran todas esas modificaciones que aparte de las veredas también hubieran áreas verdes, que sacaran a la gente que está instalada allá al frente [mendigos], si hubiera más de ese tipo de cosas que son a lo mejor ornamentales. La Luci [se refiere a su nana] vive acá en el primer piso, en el edificio, entonces igual nos sentimos un poco indefensos de salir en la noche, nos da miedo. Todos con nuestros autos, tratamos lo menos posible y eso es un punto que hace que uno no se quiera quedar por acá [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Figura N° 84: Movilidad cotidiana de Angélica



Fuente: Elaboración propia basada en entrevistas.

El deterioro y las ganas de salir

El relato de la habitante presentado más arriba, me parece revelador de un caso, que aunque minoritario, expone la mutación que viene experimentando la Villa desde varias décadas. El deterioro del entorno, el envejecimiento y la pobreza de algunos habitantes, la venida de nuevos residentes de menor estatus económico han provocado el éxodo de muchos habitantes que dejan la Villa buscando una mejor calidad de vida. Quienes no consiguen mudarse rechazan el barrio, se encierran en su casa y echan mano a la accesibilidad con la que cuentan para desplazarse hacia otros espacios más deseados y diferenciados. La proximidad pasa ahora a ser distancia, valorándose por sobre todo la capacidad de desplazarse.

[...] los hijos estudiaron, profesionales y se fueron. Todos los profesionales se van de Plaza Italia pa' arriba, desconocen el barrio donde nacen y por eso yo creo, porque van creciendo y dejan a los abuelitos solitos [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] la gente se ha ido porque han querido otra calidad de vida, en el fondo la Villa es fea, se ha descuidado, tiene problemas de mantenimiento [...] es que en la Villa tú vas a encontrar gente; a pesar de todo hay gente de clase media trabajadora como que aspira a ganarse sus lucas y superarse [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Al mismo tiempo este cambio de 'estatus' y deseo de 'ascenso social' se condice con las prácticas de algunos de ir a comprar al barrio alto, y hablan de una proximidad desde donde es posible una movilidad cotidiana que permite la diferenciación social entre quienes hacen sus compras en la comuna y entre quienes 'salen' y tienen más opciones de 'elegir'.

[...] yo tengo amigos que dicen que no es de calidad, que esto, que lo otro, y ellos prefieren ir a Las Condes. No sé por dónde, y según ellos es más barato y yo les digo: '¡Chuta!, a mí en realidad me da lo mismo'; dicen ellos: 'No, es que la ropa es como exclusiva, aquí es como masiva', pero ellos se van como lejos [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Una mujer que está muy arraigada en su barrio y que tiene redes sociales y familiares fuertes en este territorio, me explica cómo a veces es un poco difícil seguir viviendo en la Villa cuando el estatus económico de la familia ha mejorado.

[...] Él [se refiere al esposo) trabaja en LG, es gerente de cuentas. Entonces, decir: 'Yo vivo en Estación Central', a algunos clientes no les calza con el vehículo que tiene, con el cargo que tiene, ni con la comuna que trabaja [Las Condes], entonces es más como la idea 'podríamos' [irnos] [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Así, aparece un grupo de habitantes que tiene el deseo de dejar Villa Portales.⁶¹ Para ellos permanecer en la Villa se relaciona más con un soporte de tipo instrumental (centralidad, accesibilidad) que les permite, cuando no se tienen los recursos para poder marcharse, manejar con mayor libertad sus movilizaciones a escala de la ciudad y así poder ‘escapar’ de una localización no deseada. El anclaje o el vínculo es más bien práctico, y se traduce en una movilidad cotidiana de tipo centrífuga. El barrio como trampolín y la movilidad cotidiana como una forma de diferenciación y escape.

Cuando se evoca este deseo de dejar la Villa, observo que no se trata de factores geográficos del barrio, como su localización, la proximidad de servicios, la centralidad o la funcionalidad de los departamentos –aspectos que no son valorados–, sino que más bien el deterioro social y económico de la Villa es lo que está en juego para determinar el tipo de soporte que es el territorio de proximidad y las prácticas de movilidad cotidiana que se pondrán en marcha.

3.2 Los nuevos actores de la Villa Portales. El empobrecimiento de su población y la llegada de los nuevos habitantes

Tal como mencionaba a lo largo de este apartado, el ambiente social y económico de Villa Portales se ha ido deteriorando y dista mucho de la homogeneidad económica, cultural y social de los primeros años. Hay varios factores que parecen explicar estos cambios. Por un lado, el éxodo de quienes tienen una mejor situación económica y por el otro, el surgimiento de una ‘pobreza oculta’, sobre todo en los adultos mayores y la llegada de nuevos habitantes, en especial de familias jóvenes con hijos, extranjeros y estudiantes universitarios.⁶²

Una entrevistada cuenta sobre la diversidad de identidades y de modos de vida que conviven hoy en Villa Portales.

[...] y tú te vas a encontrar con los fundadores, como te digo, que viven en una pobreza impresionante, te vas a encontrar con gente que vive con su pensión [...] nos hemos encontrado con gente que vive enfermedades mortales y que vive en una casa terrible y que nadie se hace cargo de nada. Están bien abandonados, la gente tiene que ir a buscar ayuda. Te vas a encontrar con gente que es inmigrante, que ellos muchas veces son rechazados porque ellos subarriendan las piezas, entonces vive mucha gente [...] (mujer, Villa Portales)

En el caso de los más ancianos, y como lo revela esta habitante, permite dar cuenta de la existencia de un grupo de personas mayores con serias dificultades monetarias y físicas que les impiden muchas veces moverse más allá del barrio. En este caso, el soporte que es la Villa,

⁶¹ El grupo que manifiesta el deseo de cambiarse de barrio representan el 26% de la población, y dentro de ellos, un 80,9% declara que le gustaría cambiarse fuera de la comuna (Universidad Alberto Hurtado, 2007).

⁶² No existen datos exactos de cuántos son, de su nivel socioeconómico, de sus motivaciones, etc.

si bien se ha construido con el tiempo y es signo de arraigo e identidad, también revela una situación de exclusión y repliegue al interior de la vivienda.

[...] me gustaría salir más en el sentido que estoy muy encerrada [...] pero ahora me gustaría pa' no quedarme y no deteriorarme, salir un poco pa' mantenerme [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Los que llegan. Entre centralidad y distancia

Este cambio en el perfil de los habitantes de la Villa, de una población anciana empobrecida a las nuevas familias de migrantes, pasando por los universitarios, son elementos que han repercutido en la vida barrial.

[...] la gente se ha ido, muchos dueños se han ido, han vendido, hay mucho arriendo; entonces la gente ya no cuida como antes, ya no se preocupa, es un poco más individualista. Pienso que hay mucha gente que es arribista, que tiene una situación un poquito mejor, que se va y que por arrendar, le arrienda a cualquier persona y no busca la persona que vaya manteniendo lo que estaba, lo que había [...] (hombre adulto, Villa Portales)

En este sentido, los nuevos actores, a los ojos de los que se quedan, parecen estar menos comprometidos y menos dispuestos a implicarse en este territorio. Por ejemplo, los inmigrantes, principalmente peruanos o ecuatorianos, han hecho de los departamentos de la Villa su refugio, pues son espacios centrales, de bajo costo y bastante amplios.

[...] te das cuenta que hay harto peruano o ecuatoriano que ellos arriendan esos departamentos. No son de las familias originales. Buscan vivienda y arriendo y en esos block [1 y 2] brotan el arriendo (sic) [...] (mujer adulta, El Castillo)

[...] hay muchos peruanos aquí. Es que son departamentos grandes y viven hartos [...] tú ves como harta gente y como que tienen separaciones y son grandes, no sé poh, un departamento tiene tres dormitorios, living y cocina, baño, algunos tienen dos baños y una pieza, donde cabe una cama de dos plazas, una cama de dos plazas y dos veladores y todavía no andas topando [...] entonces aquí son súper grandes y en la pieza chica te caben camarotes; entonces eso te permite que la gente llegue, porque ellos llegan primero a un lugar, tienen su trabajo y como que después se van independizando, pero al principio como que llegan todos [...] (mujer adulta, El Castillo)

Estos nuevos residentes, inmigrantes en Villa Portales, están muy poco integrados al barrio, mantienen una distancia con este y no se relacionan con la proximidad del espacio barrial, puesto que parece haber una cierta reticencia de los habitantes de la Villa frente a estos nuevos grupos de residentes.

[...] siempre marcando las diferencias. Sí, sí, la gente lo hace. Me vi sorprendida, por ejemplo pal terremoto, estuvimos participando con gente del block 2 [...] y tenías el lado de los chilenos y el de los peruanos [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] hay mucho peruano y yo he descubierto que soy xenofóbica. No todos los peruanos son iguales, pero yo sé que acá los buscan a los peruanos por mocheros y buenos pa' tomar. No te digo que acá no toman, todos tomamos, pero ellos cuando toman, meten mucha bulla, pelean [...] (mujer adulta, Villa Portales)

La mayoría de los extranjeros que habita la Villa lo hacen en los block 1 y 2,⁶³ pues estos están en los 'márgenes' de la Villa y marcan un límite con el exterior, lo cual les permite un tránsito más libre hacia fuera del barrio, ya que estos inmuebles colindan con la Avenida General Velásquez. En este sentido, observo cómo los inmigrantes se concentran en estos departamentos y eligen esta localización porque les permite no tener que cruzar por la Villa para salir, es decir, pueden transitar sin tener que ser vistos por los habitantes del barrio, situación que da cuenta de una 'invisibilidad' deseada de parte de este grupo de inmigrantes.

Muchas de estas personas transitan principalmente por General Velásquez, ruta que utilizan para poder llegar al trabajo. También se mueven bastante por el interior de los blocks para evitar ser vistos. Un hecho relevante es que para las compras solo utilizan algunos negocios del barrio, principalmente aquellos más cercanos a su vivienda, por lo que transitando muy poco al interior de la Villa. En este sentido, me inclino a pensar que estos grupos se mueven entre una proximidad que se transforma en distancia con el barrio y una movilidad cotidiana que es accesibilidad y proximidad hacia otros espacios de la urbe.

Como mencionaba más arriba, no solo se elige habitar en Villa Portales por una cuestión de calidad, tamaño y precio de los departamentos, su ubicación dentro de la comuna de Estación Central y la amplitud del espacio de la Villa la hacen un territorio muy deseado. Para estos grupos la localización residencial esta mediada por una razón de trabajo y por la buena conectividad que tiene la comuna. Vivir aquí permite acceder sin problemas a los lugares donde se encuentra el trabajo, principalmente en la misma comuna, el centro de la ciudad o el sector oriente.

De este modo, puedo suponer que la localización física, la centralidad y la accesibilidad de Villa Portales es una elección que les permite a estos grupos 'poder escapar' de una movilidad cotidiana más difícil y costosa en caso de que hubieran optado por otro lugar más alejado para vivir.

⁶³ Esta afirmación se basa en las observaciones y conversaciones sostenidas con los residentes de la Villa Portales y con el Equipo de Quiero Mi Barrio. Asimismo, en un estudio del año 2006 sobre los residentes peruanos en Villa Portales realizado por los estudiantes de antropología de la Universidad Academia de Humanismo Cristiano.

Sin embargo ello implica dejar de practicar el barrio e implicarse en la proximidad de la escala barrial por el temor de ser marginados, lo que saca a la luz la distancia que se establece entre estos y los habitantes 'originarios' de la Villa. Paradójicamente, el proyecto de la unidad vecinal Portales, concebido para el encuentro y la socialización, pareciese prestarse, en el caso de estos grupos, como un lugar lleno de intersticios y espacios que incentivan la invisibilidad.

Así, y junto a este grupo de nuevos residentes extranjeros, principalmente peruanos, surge la presencia de los estudiantes universitarios, que básicamente se ubican en el otro extremo de la Villa, en los block 14-17, colindantes con la Universidad de Santiago.

[...] sobre todo universitarios que hay de paso, que no pasan casi nunca y lo poco que hacen son unos carretes. Yo tuve que echar unos de aquí una vez, llamar a Carabineros y de ahí se fueron, se toman hasta el pasillo [...] (hombre adulto, Villa Portales)

Estos jóvenes arriendan departamentos o piezas en los block de Villa Portales, generalmente no se implican en los problemas del barrio, o lo hacen muy poco, invirtiendo más bien en los espacios que están más cercanos a la universidad, donde está la cancha de fútbol. Ahí se ubican pequeños comercios y los jóvenes se reúnen a beber y discutir, lo cual viene a cambiar la imagen del sector.

Podría decir que se trata de un grupo móvil, pues son estudiantes que seguramente dejarán la Villa al término de sus estudios. En este sentido, el anclaje de estos estudiantes con este territorio correspondería a una etapa de su vida, asociada a la vida universitaria, anclaje que difiere de aquel del vecino originario y fundador de la Villa. Las movilidades cotidianas de estos grupos son también distintas. Incurren en una gran dispersión en la ciudad y ocupan la accesibilidad y la centralidad de la Villa como un recurso. Asimismo, la proximidad y la escala barrial se asocian más bien a la vivienda que ocupan, a los estudios en la universidad vecina y a la socialización con los otros universitarios que también ocupan y habitan este territorio.

La situación antes descrita, en la opinión de una vecina de la Villa, podría ser negativo para el resguardo de la identidad de la Villa Portales.

[...] lo otro que hay mucha gente, hay mucho chiquillo universitario, entonces eso también hace que haya mucha gente en tránsito y que no hayan raíces [...] (mujer adulta, Villa Portales).

[...] la Villa es una ciudad dormitorio en estos momentos, dado que los pensionistas son universitarios que van y vienen [...] (hombre adulto, Villa Portales)

Un residente que nació en la Villa, va un poco más allá y me explica sobre la percepción que tiene de estos nuevos residentes y cómo se produce un doble efecto: ellos no se implican ni tampoco quienes habitan en la Villa hacen un esfuerzo para integrarlos.

[...] los más cercanos a la universidad [block], sobre todo este cuadrante que esta allá, Las Acacias, Las Encinas, donde está el sube y baja, Avenida Sur y Las Sophoras, como en este cuadrante están casi todos los estudiantes y, bueno, peruanos están en el otro cuadrante. Hay varios departamentos donde viven cinco o seis personas al interior, porque además son baratos y son grandes. Por ejemplo, tenís una pieza con un baño, arriba tenís dos piezas [...] pero la gente no participa, el estudiante sabe que no va a seguir viviendo acá y no le interesa, y el peruano no participa porque nosotros mismos lo marginamos, entonces los jóvenes se marginan [...] (hombre adulto, Villa Portales)

Lo anterior viene sin duda a afectar las relaciones que se tejen al interior de la Villa y habla de un territorio fragmentado, compuesto por distintas identidades, movilidades y anclajes que dan cuenta de un territorio en transformación. En este sentido, se requiere de un esfuerzo que al parecer no existe para integrar a estos diversos grupos.

[...] a pesar de que ha cambiado la gente, que ha cambiado, no es que seamos ricos, pero ha cambiado el estatus, porque han llegado muchos arrendatarios y me disculpan, ¡también peruanos!, y no sé por qué serán así, estarán acostumbrados a vivir así. Por eso digo que el ambiente ha cambiado, porque de repente sales al segundo, tercer piso y dices: ‘A este caballero no lo he visto nunca aquí’. Fui muchos años delegada del block, entonces tenía que estar pendiente de todas las personas que entraran y salieran, para resguardarnos nosotros mismos, porque aquí de todas las personas que viven en el block, quedamos tres personas de las que recibimos departamentos [...] (mujer adulta, Villa Portales)

De este modo, el objetivo a partir de esta pequeña revisión fue dar cuenta de las movilidades cotidianas y los anclajes de estos ‘nuevos habitantes’ para comprender que ello también tiene implicancias en la construcción del territorio.

4. LA MUTACIÓN DE LOS ESPACIOS, EL DETERIORO Y EL CONFLICTO. ¿RESISTIR HABITANDO?

Finalmente, un punto que me interesa abordar y que se relaciona con el uso y las prácticas que se dan en la Villa en la actualidad, es aquel que tiene relación con la mutación y el deterioro que han sufrido los espacios en las últimas décadas. Como se ha visto a lo largo de los relatos presentados, parecen existir dos imágenes de la Villa: la primera, aquella de los primeros años, que se refiere a un espacio verde, cuidado y donde se daban prácticas barriales intensas; y la segunda, aquella imagen actual en la que prima el deterioro y el abandono de los espacios públicos.

4.1 Entre ocaso y resistencia

La administración pasa a manos de los habitantes

Las primeras transformaciones comienzan en los años setenta, cuando la Villa deja de ser administrada por la Caja de Empleados Particulares y pasa a manos de sus habitantes, quienes fueron incapaces de administrar y hacerse cargo de un espacio tan grande como es la Villa Portales. Se acaba la administración de la Caja de Empleados Particulares y son entonces los propios vecinos quienes deben llegar a un acuerdo para gestionar cuestiones como el riego de los grandes espacios públicos, la basura y la seguridad.

[...] Villa Portales la administraba la Caja de Empleados Particulares. Esta Villa era con jardinero, con nochero, con todo ese tipo de cosas que uno no tiene la necesidad de poner las rejas que tú ves ahora [...] entonces vino un día el presidente y dejó toda la administración de la Caja de la Villa Portales a los usuarios. Entonces se nombró una comisión elegida por los comunitarios eso debe haber sido por el año 69, 70 [...] y cuando dejó la administración la Caja de Empleados Particulares se terminaron los nocheros, todo [...] (hombre mayor, Villa Portales)

De esta forma, el sector público dejó de hacerse cargo de este proyecto. El que fue asumido por sus propios habitantes, quienes no contaban ni con los conocimientos ni con los recursos económicos ni técnicos para hacerlo. Lo anterior, marcó el comienzo de un deterioro de los espacios físicos de la comuna.

[...] yo pasé a ser presidente de la Junta de Vigilancia, entonces se nos pasó bajo inventario las máquinas cortadoras de pasto, tijeras de cortar, esto, lo otro, todo lo de atención y no hubo problema. Se fijó un gasto común, porque mientras estaba la Caja de Empleados Particulares la Caja solventaba todo eso, no habían pago de gastos comunes, todo ese gasto corría por cuenta de la Caja de Empleados Particulares. Entonces, los propietarios que vivieron por esos años se acostumbraron a no tener ninguna responsabilidad, y cuando la Caja entregó esto dijo: ‘Señores, ustedes van a tener que pagar gastos comunes para pagar al hombre que barre, al nochero, la luz, el agua, esto, lo otro’ y pagar una oficina, porque habían designado unos departamentos como administración, pero esa administración era pagada por la Caja y eran funcionarios de la Caja. Y ahí empezó el problema hasta el día de hoy: mal administrada las cosas, dineros que no se pagaron oportunamente, las cajas de compensación, las AFP empezaron a fregar, hubo que vender las máquinas cortadoras de pasto, hasta la caja de fondo hubo que venderla para responder a la deuda previsional [...] desde que dejó de ser parte de la Caja de Empleados Particulares esto quedó obsoleto, ya que las plazas se fueron deteriorando, la gente que llegó nueva, llegó con vehículos y empezaron a entrar los vehículos por donde no debieran entrar [...] (hombre adulto, Villa Portales)

Al mismo tiempo, entre los años setenta y ochenta, la Villa fue estigmatizada como un refugio de militantes de izquierda, lo cual configurará un espacio en ‘estado de sitio’ constante, caracterizado por enfrentamientos y persecuciones, mermando las condiciones de vida al interior de este conjunto habitacional.

[...] estaba lleno de extremistas y los mismos, pero nunca he creído eso yo, porque la base [de la Villa] es profesional y técnica, no es una base de gente tan resentida [...] estamos estigmatizados, eso fue en la época de los ochenta [...] (hombre adulto, Villa Portales)

Algunos investigadores plantean que las razones y los motivos del deterioro de la Villa Portales parecen ser resultado de la ocupación del proyecto versus lo diseñado (Pool, 2008). En este sentido, Márquez y Forray (2006) explican:

la inadaptación social del proyecto, la herencia campesina de su población, la inmovilidad social profundizada por la dictadura en su tránsito por la Villa, el envejecimiento y deterioro de la situación económica de su población, hasta la distancia y contrastes crecientes entre los progresos del entorno y el deterioro de las condiciones de vida en su interior. (2006: s/p)

De hecho, y desde que la Villa comenzó su autoadministración, los espacios comunes y las áreas verdes entraron en un proceso de deterioro y abandono, lo que se condice también con el cambio que se gestó en la composición social de los habitantes de la Villa. Se produjo, en la década de 1990, un fuerte deterioro social, económico y cultural en el conjunto habitacional, que devino en que un 10% de sus habitantes pasaran a la condición de pobreza (Pool, 2008).

Otro factor, no menos importante, es el hecho de que Villa Portales en el año 1993 dejó de ser parte de la comuna de Santiago y pasó a pertenecer a la comuna de Estación Central, situación que no fue muy bien recibida por los vecinos, pues implicaba pasar a integrar una comuna pobre y de bajos ingresos. Tal modificación, repercutió en la imagen externa de la Villa y en la incapacidad que tendría el municipio para hacerse cargo de los problemas.

Mi jardín es mío. Las microestrategias de apropiación

De este modo, y junto a este acelerado proceso de cambios, surgió un problema concerniente al uso del suelo de la Villa. Los vecinos en la actualidad no saben si el territorio que habitan está bajo el régimen de copropiedad y desconocen las implicancias que esto puede tener. Así, surge el conflicto por el uso de las áreas comunes, lo que se verá reflejado en las apropiaciones de las áreas de jardines por parte de los propietarios de las casas y de los departamentos de los primeros pisos. Junto a ello, los espacios comunes como las plazas se cierran y las circulaciones (pasillos, entradas a los edificios) se enrejan.

[...] cuando nosotros llegamos a la Villa todas las áreas verdes eran abiertas y pertenecían a la comunidad, y esto era un lujo. Esto era algo que no existía en otro lugar, yo creo que en ningún

otro lugar del mundo. Había un espacio como este, que con el tiempo por a, b, c motivos se deterioró y los vecinos de las casas empezaron obviamente a cerrar su metro cuadrado tomándose, desde mi punto de vista, los terrenos que eran de todos los vecinos [...] (mujer adulta, Villa Portales).

En este sentido, la apropiación de estos espacios semipúblicos y su transformación en espacios privados (intermedios) refleja la poca claridad que tienen (o tuvieron) los habitantes respecto a la naturaleza jurídica de las áreas verdes y comunes, desconociendo a quien le cabía la responsabilidad de manutención de estas.

[...] sobre todo el tema de la copropiedad; con el tema de las tomas siempre se crea eso, un conflicto en eso [...] nosotros fuimos unas de las personas que empezamos a luchar por el tema de los espacios, a recuperar los espacios y entonces ahí fue como una lucha [...] (mujer adulta, Villa Portales)

[...] las casas no tenían rejas, las plazuelas no estaban tomadas como hoy en día. Hay plazuelas que se convirtieron en el patio trasero de las casas y el terreno no es de ellos y ahí tenemos un problema legal grave [...] (hombre adulto, Villa Portales)

He podido observar que frente a la incapacidad de los individuos de apropiarse de la Villa en su totalidad, estas pequeñas estrategias de apropiación van dando cuenta de que el habitante siente la necesidad de construir espacios intermedios para realizar sus propias intervenciones, lo que da cuenta de una diversidad de microbarrios que son formados por el block, las casas y las plazuelas más cercanas, y no por una unidad total de la Villa en su conjunto. En este sentido, la microescala de la proximidad pareciera tener un alto valor frente a un espacio total que aparece deteriorado, inaccesible y disperso.

Sin embargo, y si bien entre los vecinos existe una conciencia de que estas ‘tomas’ y apropiaciones no son legales, paradójicamente muchos explican que si no fueran por estas acciones, los espacios estarían aún más deteriorados, lo que en parte pretende exponer una cierta justificación del accionar.

[...] en las reuniones, en general se reclama que las viviendas han hecho los espacios de todos. Yo soy una reconocida que vivo en una casa que tiene una toma a la que llegué existiendo, pero si sé que la tengo, está claro, es una realidad; ahora también se ve que no la voy a devolver hasta que todos la devuelvan. Es un conflicto al cual yo cierro mi boca y sé que estoy dentro del montón de los primeros pisos y las casas que tienen más espacios. Ahora, dentro de los espacios que cada una tiene, somos las casas con menos espacios tomados, pero no disminuye el hecho de aquí sea [...] (mujer adulta, Villa Portales)

Me parece entonces que estas ‘tomas’ pueden ser pensadas como prácticas, estrategias, formas de resistencia frente al deterioro inminente de la Villa. Sus vecinos explican que han cercado los espacios, han anexoado y tomado los espacios públicos para poder hacerse cargo de algo que estaba en el ‘olvido’.

[...] se hace mucho la crítica que la plaza se cierra de noche. Hay cuatro entradas a la plaza y las cuatro se cierran de noche. Hay una persona que se le paga todas las noches con las cuotas que se hacen de los vecinos de la plaza; se le paga para que cierre a las 9:30 en invierno, 11:30 de la noche en verano [...] los niños y la juventud disfruten de la plaza [...] antes era la única plaza que tenía juegos, la única con árboles, bancas, que no tenía malezas y se llenaba, se llenaba [...] (mujer adulta, Villa Portales)

La apropiación de los espacios intermedios, el cierre y el enrejamiento, la nostalgia, la protección de la identidad, el temor frente al ‘otro’, se transforman en mecanismos de resistencia, en un ‘resistir habitando’, estrategia para resguardar un territorio que parece estar siendo fagocitado por la modernidad y la velocidad de los cambios.

SÍNTESIS

La movilidad cotidiana de los habitantes de la Villa Portales estará condicionada por la percepción y relación que se tenga del barrio que se habita, por las redes sociales construidas, por el arraigo, por el deseo o no de dejar la Villa y por las capacidades individuales y familiares puestas en marcha. De esta manera, he encontrado en este recorrido ‘comentado’ por Villa Portales, individuos que manifiestan un marcado anclaje y vínculo (simbólico y práctico) con el territorio que habitan, dado por la historia y los lazos construidos, lo que se traduce en prácticas de movilidad cotidianas intensas en la proximidad, así como en movilidades a escala urbana que aparecen bajo control. Observé cómo muchos individuos practicaban los lugares teniendo como punto de apoyo la casa y el barrio, y cómo las movilidades cotidianas se centraban en medios como el transporte público y el automóvil privado, a lo que se sumaba el hecho de que un grupo no menor se desplazaba a pie y en bicicleta.

Sin embargo, aparecieron en el análisis individuos que manifestaban un deseo de diferenciarse, anhelo que traslucía que el barrio como soporte tomaba nuevas connotaciones. El deseo de huir, de dejar la Villa en un futuro, incurría en una menor implicancia con la proximidad, que se traducía en que ellos tuvieran que hacer grandes desplazamientos más allá de la proximidad, como forma de poder escapar de una localización no deseada.

Observé además las prácticas de los nuevos habitantes de la Villa: extranjeros y estudiantes, que habitaban este espacio por razones de trabajo y estudio, condición que determinaba su poco involucramiento con la Villa y las prácticas que desarrollaban al interior del conjunto habitacional, además de incidir en las mutaciones actuales.

De este modo, planteo dos figuras del barrio como soporte y su relación con la movilidad cotidiana. La primera, relacionada con un soporte más simbólico en la proximidad, que se manifiesta por medio de una movilidad cotidiana a pequeña escala (anclados y sedentarios) o por medio de movilidades más intensas en la ciudad (anclados pero móviles). La segunda, aquella representada por los individuos que ven en el barrio un soporte más práctico (o instrumental), donde el espacio de la Villa les es funcional y les permite una movilidad cotidiana alta en la ciudad. Se trata de individuos que frente a la imposibilidad de moverse residencialmente, echan mano a los recursos (localización, accesibilidad, centralidad, etc.) del espacio que habitan, para poder moverse cotidianamente y así escapar de una condición no deseada.

A partir de esta aproximación a Villa Portales pude poner de relieve que el territorio de proximidad como soporte está marcado por el reencuentro entre las diferentes formas de habitar y las escalas de pertenencia e identidad, lo que viene a dar cuenta de que se puede ser usuario o habitante de una Villa sin estar necesariamente implicado en ella. Todo espacio puede ser objeto de formas variadas de apropiación simbólica o material, lo que puede convertirse en una clave de lectura que afecta a la sociedad entera (Sencebe, 2002).

CONCLUSIÓN

He presentado los principales resultados y análisis de terreno a la luz de los cuestionamientos teóricos expuestos en la primera parte y las transformaciones urbanas expuestas en la segunda parte de esta investigación.

Intenté comprender de manera particular cada uno de los terrenos, desde la llegada a la vivienda hasta la época actual. Analicé las razones y motivaciones que llevaron a los sujetos a habitar este lugar, así como la relación que han establecido con espacios como la casa y el barrio. Puse de relieve las movilidades cotidianas de los entrevistados, interesándome en los lugares practicados habitualmente, las percepciones que se tenían de estos espacios, los motivos de desplazamiento, así como abordé las tácticas y estrategias puestas en marcha para desplazarse.

Si bien partí de tres contextos de ocupación y de poblamiento diferentes (las erradicaciones de la dictadura militar, la arquitectura moderna en la construcción de la vivienda y la huida suburbana), quise demostrar, en cada uno de los terrenos estudiados, que el espacio de la proximidad (casa-barrio) se constituía en un lugar de referencia e identificación importante para gran parte de los individuos y sus familias. Comprobé entonces que era a partir de este territorio que los individuos veían y conquistaban los otros espacios de la ciudad. Muchas de las estrategias observadas tomaban al barrio como un punto central que les permitía articular de mejor manera su movilidad cotidiana.

En el caso de El Castillo pude observar cómo la proximidad se constituía para los más pobres en un soporte importante que les permitía amortiguar el costo de movilidades más extensas (el barrio era el lugar de la cotidianidad por excelencia, lugar de trabajo, de socialización, de recreación), al mismo tiempo que este se constituía en un espacio de referencia e identificación que les daba la posibilidad a los individuos de ocupar un lugar en la sociedad. Sin embargo, no se puede caer en el riesgo de idealizar este espacio, pues también la proximidad como soporte es experimentada como coacción de las prácticas, en el sentido de que el espacio es un territorio de confinamiento, no deseado, del que se desea partir.

A partir de los resultados presentados puedo plantear que los habitantes de barrios pobres como El Castillo no son solo habitantes que viven relegados en su microterritorio, por el contrario, observé que la relación con el territorio es más compleja que eso. Me parece que entre anclaje y confinamiento, entre movilidad local y movilidad metropolitana, la relación que los sujetos tejen con su territorio revela una gran ambivalencia y les exige utilizar

competencias, articular estrategias, es decir, saber usar los recursos del territorio de proximidad y de la movilidad cotidiana.

En la Comunidad Ecológica observé una realidad, que aunque distinta a la anterior, mostraba elementos similares. De hecho, vivir en este territorio es, para muchos de sus habitantes, aprender a tener control de sus movilizaciones cotidianas, lo cual implicaba una organización, planificación, saber utilizar los lazos vecinales y aprender a convivir con otros.

Pude observar cómo las redes creadas entre vecinos, la historia compartida, el uso del automóvil, la cercanía con la ciudad y sus comercios, así como la posibilidad de trabajar 'in situ', se transformaban en elementos muy valorados por los habitantes, pues les permitían conciliar el modo de vida elegido con el anclaje en el territorio. En un escenario donde la instalación de las clases medias en la periferia solo puede realizarse teniendo como medio de transporte el automóvil, los relatos recogidos en esta investigación ponen al descubierto cómo la movilidad cotidiana toma sentido en su articulación con el soporte que constituye el territorio de proximidad. Todos los individuos son conscientes de los costos que significa habitar en este lugar, territorio donde el acceso no es fácil y el automóvil es muy necesario. Sin embargo, estos costos son aceptados en pos del soporte que conforma para ellos la proximidad.

Los resultados encontrados en Villa Portales dan cuenta también de esta dialéctica entre el territorio de proximidad como soporte y la movilidad cotidiana. En el caso de Villa Portales observé una tensión menor, pues había un equilibrio entre la movilidad cotidiana y el anclaje al territorio. Para todos los entrevistados, sean estos individuos que ven al barrio como un soporte afectivo o, por el contrario, individuos que rechazan su barrio y desean irse, para todos ellos, el barrio se constituye en un territorio estratégico altamente valorado por la historia compartida, las redes construidas, la localización y la accesibilidad. Así, la proximidad podía constituirse como un soporte afectivo muy importante o, por el contrario, como un soporte que permite diferenciarse y escapar de una localización no deseada a partir de un repliegue domiciliario y/o prácticas intensas más allá de la escala barrial.

Ahora, y a un nivel más individual que territorial, pude comprobar de manera transversal a los tres terrenos de estudio, cómo los elementos sociodemográficos influían en la relación del individuo con su territorio. En este sentido, observé en cada terreno de qué manera la condición económica determinaba un tipo específico de prácticas de movilidad cotidiana. Incluso, en el seno de un mismo grupo pude constatar estas diferencias de movilidad cotidiana entre quienes tenían mayores recursos, y por lo tanto poseían mayor control de sus movilizaciones cotidianas, sobre todo por el uso del automóvil privado. Así como la variable socioeconómica tuvo un impacto en el tipo de relación establecida con el territorio, fue posible determinar una diferencia entre los originarios (propietarios) y los arrendatarios, observando que estos últimos desarrollaban

un anclaje o vínculo de tipo más instrumental con su territorio de proximidad, efectuando prácticas que iban más allá de la escala barrial. Mientras que los originarios se caracterizaban en su mayoría por ejercer prácticas centradas en el domicilio y el barrio, utilizando la proximidad como soporte-recurso para las movilidades en esta escala.

Por último, pude comprobar que la edad era también un factor que condicionaba las prácticas de movilidad cotidiana. Se observa que los más viejos tienen un mayor apego a la proximidad y realizan prácticas a esta escala, mientras que los más jóvenes se mueven a una escala mayor. Estos elementos permiten complejizar la definición del territorio de proximidad y su relación con la movilidad cotidiana.

Finalmente, sea que se trate de El Castillo, de la Comunidad Ecológica o de Villa Portales, el territorio de proximidad aparece como un soporte importante que repercute en las movilidades cotidianas de los individuos y sus familias, donde este espacio sigue siendo la escala intermedia a partir de la cual la vida en la ciudad toma sentido. Sin embargo, en un contexto de individualización creciente y donde la movilidad es altamente valorada, esta escala será movilizadora y apreciada de diversas maneras, dando lugar a una diversidad de prácticas.

Planteo que lo observado, oído y conversado a lo largo de esta tesis, está lejos de demostrar que en la ciudad de Santiago de Chile solo hay ‘individuos móviles desprovistos de anclaje’, o por el contrario, ‘habitantes de barrio con una movilidad reducida’. Más bien los resultados obtenidos se acercan a aquello que Authier (2002, 2005) llama las ‘diferentes maneras de habitar y de vivir la ciudad’, es decir, las maneras que tienen los individuos de conjugar movilidad urbana, anclaje en la proximidad y sedentarismo, cuestiones que se perciben en cada uno de los barrios estudiados y que están desigualmente repartidas, pues están en función de la relación que los habitantes tengan con el territorio que habitan y de una multiplicidad de factores que rodean la experiencia urbana de los individuos y sus familias.

CUARTA PARTE

APERTURA: LOS ARQUETIPOS

Introducción

Luego de haber observado y comprendido los rasgos que toma la proximidad como soporte, y la movilidad cotidiana desde una perspectiva antropológica y etnográfica, propongo en este capítulo final una discusión de los principales resultados a partir de un análisis transversal de los tres terrenos de estudio que sirva para extrapolar los arquetipos encontrados a otros territorios de la ciudad de Santiago de Chile.

En efecto, la idea que guía este capítulo es que existen arquetipos de la proximidad como soporte en los que se plasman la tensión entre el anclaje, la movilidad, el repliegue y el confinamiento, los que finalmente dan cuenta de las diferentes ‘formas de habitar’ la ciudad.

Figura N° 85: La tensión entre anclaje, asignación y movilidad cotidiana



Fuente: Elaboración propia.

CAPITULO 9

LOS ARQUETIPOS DE LA PROXIMIDAD COMO SOPORTE PARA LA MOVILIDAD

He establecido tres arquetipos de la proximidad como soporte posibles de observar en cada uno de los terrenos. Estos arquetipos se basan en lo que Weber (1996) llamó el ‘ideal-tipo’, construido como forma de generalización empírica. Se trata de una abstracción ideacional que sirve como herramienta heurística, descriptiva e interpretativa.⁶⁴

Los arquetipos que he construido se basan por un lado en la observación y análisis de terreno, así como en la literatura revisada. He identificado entonces tres arquetipos de la proximidad como soporte para la movilidad: los locales, los metropolitanos y los replegados. Para cada arquetipo he distinguido elementos que permiten establecer una clasificación y hacer un trabajo comparativo. Estos elementos han sido ya tratados a lo largo de los capítulos anteriores y en el análisis por terreno, sin embargo, ahora me permitirán formar cada arquetipo.

El primero elemento que he considerado para la configuración de arquetipos está definido por *el tipo de vínculo que el individuo teje con su territorio de proximidad*, tanto en la escala doméstica (casa), como en la escala más próxima (barrio). Es posible distinguir, por un lado, un sentimiento afectivo, en que lo que prima es un fuerte arraigo e identificación con el territorio; y por el otro, relaciones de tipo más instrumental, en las que predomina el sentido práctico. Ambos son confrontados por los individuos y utilizados de diferentes maneras, dando lugar a determinados recursos, capitales, relaciones con la proximidad, lo que tendrá a su vez impacto en las relaciones tejidas con los otros territorios.

⁶⁴ Retomo lo que plantea Toledo (2001), quien describe cuatro momentos en la construcción de un ideal-tipo, los que posibilitan llegar a una matriz para comprender el mundo social: “El primero de ellos consiste en reunir las observaciones sobre fenómenos singulares pertenecientes a un mismo tipo de tipificaciones cotidianas. Segundo, se seleccionan los datos empíricos y documentales. Por medio de un proceso de clasificación, simplificación y reducción de los datos se re-agrupan los elementos de acuerdo a los rasgos característicos que le son comunes, acentuando una o varias características del fenómeno con el fin de explicarlo. Tercero, se identifican y destacan algunos sentidos posibles que podría tener un fenómeno. Cuarto, se indican los rasgos que deben reunir los actores para considerarlos competentes para ejecutar ciertas acciones [...] La principal exigencia formal de esta matriz es la carencia de contradicción interna y su legitimidad epistemológica que radica en mantener correlación con las tipificaciones que se realizan en la vida cotidiana [...] El ideal tipo proporciona el nexo entre la exigencia de generalización que tiene el conocimiento científico y los fenómenos significativos-singulares que conforman la realidad humana.” (2001: p.22)

El segundo elemento a considerar son *los proyectos residenciales*. Estos tendrán gran relevancia para identificar el tipo de relación construida en los territorios practicados. Cuando los proyectos residenciales son escasos o difíciles de llevar a cabo, el individuo puede verse sumido a un tipo de confinamiento, replegándose en el territorio o, por el contrario, echar mano a la movilidad cotidiana como forma de escapar de una localización no deseada. A la luz de ello determinados comportamientos y estrategias espaciales tendrán una motivación y sentido, al mismo tiempo que se pondrá en marcha una determinada *estrategia familiar* en relación con ese proyecto.

En tercer lugar, considero a las *redes sociales, el trabajo, la familia, los lugares de consumo, socialización, ocio, etc.*, como variables que cambian de un arquetipo a otro y dentro de un mismo arquetipo. Estos elementos me permitirán identificar y diferenciar los lugares practicados por los individuos, las inmovilidades y sus motivaciones, así como la utilización, gestión y planificación de los recursos.

El cuarto elemento lo constituyen *los medios de transporte* utilizados, los que indican los recursos de los que se vale el individuo para sus desplazamientos, dando cuenta de una determinada ocupación del espacio. La última variable que me pareció importante de considerar es *la relación con el tiempo*, la que puede establecerse entre una valoración de la permanencia y un tiempo más efímero en el que se privilegia el cambio. Finalmente, cada arquetipo me permitirá determinar *el tipo de soporte* que es la proximidad para las prácticas de movilidad cotidiana, pudiendo establecer por un lado arquetipos en los que prima un soporte de tipo más afectivo, y por el otro, otros donde el soporte es más instrumental y privilegian la accesibilidad.

En suma serán estos elementos los que contribuirán a moldear las diferentes formas de habitar y moverse por la ciudad, adscribiendo a los individuos en los diferentes tipos según cómo articulen el anclaje, la movilidad cotidiana, el repliegue y el confinamiento.

Tabla N° 8: Arquetipos encontrados en los tres terrenos de estudio

Arquetipos de la proximidad como soporte	Variantes (número de casos por terreno)
El arquetipo de la localidad	Local confinado (9)
	Local móvil (3+7+5)
	Local hacia replegado (1+1+7)
El arquetipo del metropolitano	Metropolitano hacia no barrial (3)
	Metropolitano diferenciado (2)
	Metropolitano dependiente barrial (4)
	Metropolitano autónomo (1)
El arquetipo del replegado-confinado	Replegado confinado (1)
	Replegado hacia metropolitano (1)

Fuente: Elaboración propia.

1. EL ARQUETIPO DE LA LOCALIDAD

Uno de los principios fundamentales que va a caracterizar al arquetipo de la localidad es su configuración espacial dominada por la proximidad y un uso intensivo del barrio, ya sea como lugar de trabajo, de consumo doméstico o tiempo libre. En este sentido, la práctica de la escala metropolitana será menos intensiva o en algunas ocasiones escasa. Sobre todo se tratará de desplazamientos relativos al trabajo o desplazamientos de consumo por cuestiones específicas. Estos desplazamientos se caracterizan por un ir y venir en el sentido de que no se permanece, y la implicación con estos lugares frecuentados es menor. Para muchos, el territorio que está fuera de los límites próximos aparece como un espacio no conocido y poco manejable.

Los locales (aquellos adscritos al arquetipo de la localidad) presentan, como su nombre lo dice, rasgos marcados de anclaje barrial. Se trata de individuos que tienen un fuerte vínculo con el territorio de proximidad, sobre todo por el número de años que llevan habitando en él. En algunos casos se trata de los llamados ‘colonos’, los más antiguos, los primeros en llegar a este territorio, quienes tienen el deseo de permanecer, de seguir viviendo en este lugar. Asimismo, pueden ser también personas precarias con escaso capital y que se ven en la necesidad de crear una red de relaciones centrada en el barrio y en el domicilio. Tienen una movilidad cotidiana

basada en la caminata y los medios de transporte público, que en algunos casos puede ser combinada con el uso del automóvil privado de manera no regular. Algunos de ellos muy implicados en los problemas barriales, desarrollan prácticas y lazos fuertes con la proximidad (casa-barrio) y comparten una historia e identidad territorial.

Asimismo, su horizonte residencial es permanecer en esta casa y barrio y fortalecer el arraigo. En efecto, y en términos generales, se puede decir que el barrio da cuenta de una fuerte relación de tipo afectivo, que se traduce en un anclaje importante de estos individuos en la proximidad. Todos los locales tienen en común ser dependientes de la escala de la proximidad y una movilidad cotidiana conformada desde y alrededor de este espacio.

Planteo entonces que el arquetipo del local se caracteriza por construir un soporte que articula la movilidad cotidiana en referencia a un lugar delimitado, constituido por la casa y el barrio, así como por una configuración del tiempo que se construye a partir de la idea de permanencia, bajo la forma de la duración y la regularidad.

Sin embargo, y considerando los rasgos que caracterizan al arquetipo que he llamado de la localidad, es necesario hilar un poco más fino y distinguir al menos tres variantes que aparecieron en los terrenos.

1.1 El local confinado

Como mencionaba más arriba, el arquetipo de la localidad corresponde más a un ideal que a un tipo existente en la realidad; no obstante, esta clasificación me permite distinguir comportamientos comunes sin pretender hacer una reducción del conjunto de los fenómenos observables en términos de movilidad cotidiana y anclaje. De este modo, características como los vínculos afectivos en la proximidad, el deseo de permanecer en el barrio, los lazos vecinales en la proximidad y el uso intensivo de la caminata, si bien surgen como elementos distintivos, lo hacen con ciertos matices.

Un ejemplo bastante revelador fue la variante que he denominado ‘local confinado’, y que fue representado en El Castillo (nueve personas entraron en esta categoría). Esta variante del arquetipo de la localidad corresponde a individuos que si bien se identifican con su territorio de proximidad, están confinados a él.

Se trata de personas muy precarias, con empleos informales locales, que dependen del transporte público para los desplazamientos más lejanos y que si bien manifiestan el deseo de cambiar de casa y de barrio en un futuro, están conscientes de que no esto no es posible, debido a los costos que significa. Es por esta razón que los he agrupado bajo la variante de confinados.

En este sentido, puedo observar que si bien el territorio de proximidad es un soporte, este puede coartar prácticas de movilidad cotidiana más extensas.

Aunque podría plantear que la mayoría de quienes viven en El Castillo están confinados a este lugar porque no eligieron habitar aquí, sino que fueron obligados por las políticas de vivienda de la época, observo que el nivel de confinamiento no es igual para todos. En este sentido, hay quienes tienen más perspectivas de cambio, mientras otros no pueden dejar esta vivienda ni el barrio que habitan.

Una de las formas que tienen estas personas para sobrellevar su confinamiento es por medio del discurso que intenta justificar esta imposibilidad de cambio, negando su existencia, al decir que en todas partes es igual. Su percepción del barrio y del entorno que rodea la vivienda es a veces contradictoria y oscila entre aspectos positivos (como la historia construida y los lazos creados) y aspectos más negativos, como la inseguridad, el miedo, la violencia.

Tal como pude comprobar en el caso de El Castillo, los sujetos también tienen estrategias que consisten en movilizar los recursos de la proximidad, tanto a nivel material como simbólico. He observado entonces que para los más pobres es más fácil movilizar los recursos ligados a la proximidad que aquellos de la movilidad metropolitana.

En efecto, y frente a una movilidad metropolitana más restringida (por trabajo, socialización, vacaciones), muchos de estos individuos son contrariamente muy móviles en la escala de la proximidad, manteniendo prácticas de sociabilización, trabajo y consumo importantes en este territorio. Comprobé en El Castillo la importancia que tenía el empleo local informal y las redes sociales de proximidad, lo que da cuenta del rol de 'la escena local', la cual da pie a los individuos para poder contar con recursos y un espacio social importante que los configura como personas y ciudadanos.

Si bien el barrio se constituía para estos grupos en un lugar lleno de sentido, tanto simbólico como práctico, este hecho podría transformarlos en individuos replegados y presos de lo barrial, pues la imposibilidad de cambiar de casa y de barrio y la falta de recursos para ello, los confina cada vez más al territorio de proximidad.

[...] tampoco se puede, aunque uno quiera cambiarse, porque en todas partes es malo ahora [...] si llegamos a salir es aquí nomás. Vamos a comprar y media vuelta [...] lo que pasa es que no somos felices aquí [...] (hombre, El Castillo)

En este sentido, el territorio de proximidad se convierte en un tipo de soporte con doble efecto: por un lado es un territorio de recursos (comercios, lazos sociales, trabajo, etc.), que vendría a aligerar el peso de la pobreza, los costos de moverse más lejos, así como la pesada carga que es saber que no podrán mudarse a una casa o barrio mejor; y por el otro, es un territorio que vendría a reforzar no solo el arraigo con la proximidad, sino que además crearía las condiciones de una dependencia y una confinación cada vez mayor. De hecho, la configuración del tiempo de estas personas se reduce, se limita a un tiempo más corto, exento de proyectos de largo plazo.

Lo más importante de destacar de esta variante que he llamado los ‘locales confinados’ y que se ve demostrada en gran parte de las entrevistas de El Castillo, son las estrategias puestas en marcha por sus habitantes para sacar provecho de la proximidad. La importancia que representan esos recursos para estos grupos da cuenta del rol que tiene el territorio de proximidad como soporte para su cotidianidad. Sin embargo, no se puede olvidar que sus prácticas y su relación con el territorio están largamente limitadas y restringidas por la falta de recursos, situación que da cuenta de una oscilación entre anclaje y confinación al territorio.

1.2 El local móvil

El local móvil comparte algunas características con las personas de la variante presentada anteriormente, sobre todo la importancia que tiene el territorio de proximidad como lugar de arraigo y lazos sociales. Esta variante de los locales fue representada en todos los terrenos estudiados, sin embargo fue más representativa en los casos de la Comunidad Ecológica y de Villa Portales.

Entre los entrevistados de El Castillo encontré muy pocas personas que oscilaran entre el barrio y una movilidad cotidiana de tipo metropolitano, sobre todo por los costos monetarios que implica poder desplazarse. En El Castillo básicamente el local móvil fue identificado como aquellas personas que tenían una mejor situación económica: algunas poseían un automóvil que les permitía desplazamientos más autónomos fuera de la escala barrial-comunal, establecían lazos con la proximidad, pero al mismo tiempo tenían proyectos de cambio residencial. Esto les permitía de alguna manera sobrellevar el riesgo de caer en un encierro o confinamiento en la escala de la proximidad. En este sentido la movilidad cotidiana, tal como se verá en el grupo de ‘metropolitanos hacia no barriales’, se constituye en una forma de autonomía frente a la precariedad en la que están insertos.

En el caso de los otros dos terrenos de estudio, la relación entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana tiene un equilibrio más marcado. En efecto, el barrio se constituye para estas personas en un recurso altamente valorado y que no se contrapone con la movilidad en esta y otras escalas. Se trata de personas autónomas, profesionales calificados, algunos trabajadores

por cuenta propia, que a diferencia de la variante local-móvil encontrada en El Castillo, tienen un horizonte de cambio residencial menos marcado, pues el barrio no es contradictorio con las prácticas que ocurren más allá de esta escala.

En este sentido, el barrio es muy valorado, en especial por el soporte simbólico que representa, al mismo tiempo que la movilidad cotidiana se constituye en un recurso que se articula muy bien desde este espacio. Se podría caracterizar esta variante con el movimiento de ‘ir y venir’. En el territorio de proximidad (casa-barrio) está el núcleo, el refugio, del que se sale por determinadas razones como trabajo, consumo y socialización, pero donde está el ‘lugar propio’ desde donde se pueden imaginar y crear las estrategias.

La movilidad cotidiana de estos locales móviles podría caracterizarse como una movilidad que se efectúa teniendo como punto de referencia el territorio de proximidad al cual siempre se regresa. Las personas de este arquetipo no manifiestan una contradicción entre lo que es la vida del barrio y la vida de la ciudad; por el contrario, se conjuga de manera amable, tiene su razón de ser en relación con el punto de partida. Son individuos que aman su barrio, están muy implicados en él, poseen redes sociales y familiares en el barrio y no tienen grandes expectativas de movilidad residencial. Se podría decir que su identidad se construye en relación con el territorio de proximidad, pues existe un anclaje socioterritorial marcado con este territorio. Su percepción del tiempo es un tiempo que privilegia la permanencia y la duración.

No obstante lo anterior, se agrega otra característica: el hecho de que estas personas, a diferencia de los confinados, se mueven sin dificultad más allá de la escala de la proximidad. Más allá del barrio, de la comuna, a veces de la ciudad y también del país. Los desplazamientos más allá de la escala barrial y comunal son regulares y por razones específicas como trabajo, socialización, vacaciones, etc. Muchos cuentan con medios motorizados de transporte y de comunicación digital: automóvil e internet en el caso de la Comunidad Ecológica (los locales conectados) y transporte público en el caso de Villa Portales. Sin embargo, estos desplazamientos siempre van a estar delimitados por la pertenencia a un lugar de residencia, y de este modo muchas movilidades son experimentadas como una extensión del territorio de la vida cotidiana.

Los barriales móviles pueden salir lejos, pero vuelven para reencontrar a su vecino y la historia construida entre los muros de su casa y el barrio. Para estas personas la movilidad no es percibida como un escape, como la posibilidad de un cambio o como contradictoria con la vida del barrio; por el contrario, la movilidad cotidiana es vivida como complementaria y parte de la proximidad.

1.3 Local hacia replegado

Esta variante, al igual que todas las variantes de los locales, está configurada por personas que han construido su identidad socioterritorial en referencia al territorio de proximidad. Sin embargo, y a raíz de que se trata de habitantes que por el ciclo de su vida están en una edad avanzada, tienden a replegarse en el domicilio y la escala más próxima. Esta variante que he llamado ‘local hacia replegado’, se encuentra en todos los terrenos estudiados, pero fue más evidente en el caso de Villa Portales (siete entrevistas), debido a que la muestra utilizada en esta investigación estaba conformada por personas de edad más avanzada en relación con los otros dos terrenos.

Son los llamados pioneros o colonos, los primeros en llegar al barrio, que llevan algunos más de 40 años habitando el lugar. La mayoría son propietarios y llegaron a una vivienda nueva. En su época más joven fueron bastante móviles en la escala metropolitana, sobre todo por trabajo, a medida que el nexo con el barrio se iba reforzando. Hoy sus desplazamientos han disminuido notoriamente; hacen pequeñas salidas a lugares cercanos y conocidos: el almacén de la esquina, las verduras, las visitas al consultorio, los trámites en los comercios cercanos, etc., al mismo tiempo que conservan las redes de amistad y de vecindad creadas a lo largo de los años en la proximidad. De hecho, lo esencial de la red de relaciones se sitúa en el barrio de residencia y se practica en el domicilio. Sin embargo, su movilidad cotidiana a nivel metropolitano es cada vez menor, y cuando necesitan salir lejos muchos deben contar con sus parientes y amigos para movilizarse.

Para las personas de esta variante el barrio y la vida en su interior ha cambiado desde que llegaron: el barrio se ha deteriorado, han llegado nuevos residentes, es más inseguro. No obstante, muy pocos manifiestan el deseo de dejar su casa y su barrio. La mayoría quiere permanecer hasta sus últimos días, a pesar de las incomodidades que puede traer envejecer en este lugar: el tema de la inseguridad, las escaleras y el deterioro.

Asimismo, esta variante corresponde a personas que se sienten depositarias de una historia, la historia de la fundación, de los comienzos. Se sienten con autoridad para hablar sobre los cambios y para expresar su opinión respecto de lo que sucede en él. Muchos de ellos crecieron, formaron su familia, tuvieron sus hijos y vieron los cambios de la sociedad desde este hábitat. De hecho, poseen una representación muy tradicional del espacio de proximidad, lo cual se contrapone con la representación que tienen de la ciudad, la que les parece más ajena.

De este modo, planteo que se trata de locales con un fuerte anclaje en la casa y el barrio que habitan, lo que se traduce en un vínculo afectivo e identitario fuerte con este espacio. Desarrollan una movilidad reducida alrededor del territorio de proximidad, con una tendencia cada vez mayor de repliegue en el domicilio. En este caso parece ser que el ciclo de vida prima como un factor que viene a reforzar el repliegue y, por lo tanto, la clase y el tipo de comportamiento espacial.

2. EL ARQUETIPO DEL METROPOLITANO

Los metropolitanos corresponden al segundo arquetipo que he identificado en los terrenos de estudio. A diferencia del arquetipo de los locales, son individuos que tienen una relación con el barrio menos intensa y su relación de proximidad se configura sobre todo a partir del domicilio. En este arquetipo, la relación del individuo con el territorio se conforma a partir de la necesidad de acceder a los espacios que son portadores de relaciones sociales, de trabajo, culturales, etc. Espacios que se encuentran sobre todo en la escala metropolitana. Son individuos que tienen proyectos de movilidad residencial como forma de acceder a nuevos recursos y capitales. En este caso, el barrio es un soporte de tipo más instrumental, que se puede valorar o no dependiendo de los recursos con los que cuente: redes sociales, accesibilidad, tranquilidad, localización, estilo de vida, etc. Un buen ejemplo de esto es un uso del barrio desde su dimensión más práctica, lo cual se observó con las mujeres más móviles de la Comunidad Ecológica.

Este arquetipo corresponde a individuos que hacen un uso importante de la movilidad cotidiana de tipo metropolitano, pues disponen de los recursos para ello. Hay una movilidad de consumo y socialización fuerte en la escala metropolitana y las relaciones en la escala barrial son de tipo cordial. O bien, en algunos casos, se trata de relaciones hostiles, de rechazo, de anomia, o desinterés por los problemas del barrio, lo que puede conducir a un repliegue fuerte en el domicilio y/o un desarraigo barrial.

Al mismo tiempo comprobé que la identidad de las personas que componen este arquetipo no se construye como en los locales en relación con el lugar de residencia; por el contrario, ellos buscan diferenciarse a partir de los múltiples lugares a los que pueden acceder. La mayoría de estos individuos cuentan con medios de transporte motorizados como el automóvil o al menos con una accesibilidad que está a la mano y que les permite desplazarse sin problemas. Este grupo maneja su movilidad cotidiana y dispone de ella, pues cuentan con los medios económicos y culturales que les permiten integrar nuevos tiempos y espacios sociales.

Se trata de un grupo que valora el barrio no por sus aspectos simbólicos e identitarios, sino que sobre todo por su función de lugar. Esta función es en muchos casos de tipo instrumental y concierne a los recursos materiales, humanos o geográficos del lugar, lo que se traduce en términos de accesibilidad, proximidad o de confianza mutua.

Para algunos el barrio se transforma en un lugar geográfica y socialmente estratégico, que les permite poder acceder a los recursos del espacio urbano. Para otros, los más precarios, se habita un lugar que no se desea y del cual se espera escapar por medio de la movilidad (cotidiana y residencial). Sin embargo, lo que hay de común entre quienes componen este arquetipo es que el territorio de proximidad constituye el lugar generador de la movilidad. Su configuración temporal se basa en un tiempo fluido que permite hacer cambios y poder proyectarse. En este

sentido, la proximidad no es percibida como un límite que restringe la acción, más bien como un soporte desde el cual es posible moverse para acceder a las oportunidades.

En efecto, pude observar que es la relación con la proximidad lo que distingue al arquetipo de la localidad del arquetipo de los metropolitanos, donde lo que privilegian estos últimos es la relación de tipo instrumental con la proximidad, que da lugar a una movilidad cotidiana hacia afuera.

2.1 Metropolitano hacia no barrial

El metropolitano no barrial es una variante del arquetipo del metropolitano, la cual se encuentra claramente representada en el grupo de los habitantes de menos recursos económicos. En El Castillo pude identificar a un grupo pequeño de personas que valoraba la movilidad cotidiana de tipo metropolitano en detrimento de un barrio que se consideraba hostil y peligroso.

En esta variante, los individuos, a diferencia de los locales móviles, se sienten poco identificados con su barrio. Sobre todo aparece la imagen de un barrio muy deteriorado, inseguro, violento y estigmatizado, del cual ellos desean poder salir. Se trata de personas jóvenes que llegaron de pequeños junto a sus padres en la época de las erradicaciones, pero que hoy ya han formado su propia familia y han podido mejorar un poco su condición económica: tienen un empleo formal remunerado. Ellos poseen un automóvil privado, que ha sido fruto de mucho esfuerzo y que les ha permitido poder escapar de una localización no deseada. Estas personas esperan en un futuro que el proyecto residencial de cambio de casa pueda realizarse, sobre todo a un lugar más tranquilo, con menos delincuencia, más bonito, menos estigmatizado. Guardan el anhelo de poder cambiarse a barrios ubicados en La Florida o Puente Alto.

Las personas que componen esta variante valoran la movilidad metropolitana que desarrollan en relación con la posesión de un automóvil privado. En particular son sujetos más autónomos, no dependen del transporte público para desplazarse y pueden moverse hacia los lugares donde están los recursos que se desean con mayor facilidad. A ellos les gusta bastante desplazarse al centro comercial que está en la comuna de Puente Alto, poder ir al cine, a los supermercados, poder hacer salidas los fines de semana.

En este sentido, estas personas corresponden a una minoría que, debido a su mejor condición económica y la adquisición de un automóvil privado, tienen la posibilidad de acceder a recursos que para otros habitantes del barrio son limitados. Hay una movilidad cotidiana de consumo fuera del ámbito barrial y de proximidad que es muy valorada. Sin embargo, el barrio se practica cada vez menos y se limita a las relaciones vecinales y familiares que se localizan generalmente en esta escala.

Finalmente, puedo plantear que lo que caracteriza a estos metropolitanos hacia no barrial es su movilidad cotidiana automóvil fuera del barrio y su proyecto de movilidad residencial de cambio de casa. Ambos recursos aparecen como los medios que les permiten escapar de una proximidad no deseada.

2.2 Metropolitano diferenciado

Otra de las variantes que advertí dentro del arquetipo de los metropolitanos, es aquella que he denominado ‘metropolitano diferenciado’. Esta variante tiene rasgos en común con la variante anterior, en el sentido que se trata de personas que utilizan la movilidad cotidiana de tipo metropolitano para diferenciarse de su proximidad. Una proximidad que no es deseada y que se aleja de sus intereses socioculturales.

Esta variante fue identificada en Villa Portales y se caracteriza por tener una relación de tipo instrumental con el barrio. Si bien el barrio es valorado sobre todo por la historia construida en él, los lazos creados, los recuerdos y la imagen de un lugar único en la ciudad, este es un lugar del cual se quiere salir. Al igual que la variante anterior, las personas que componen este grupo desean en un futuro próximo una movilidad residencial que les permita poder cambiarse de barrio a uno de mejor calidad, en especial pensando en términos de nivel socioeconómico.

Estas personas (2) corresponden a un grupo muy minoritario en nuestra muestra, pero pueden ser parte de las otras realidades que coexisten en la Villa y en la ciudad de Santiago. Estos individuos valoran el barrio desde un punto de vista instrumental, es decir, sobre todo por su proximidad con el centro de la ciudad y su buena accesibilidad. Saben que mientras no puedan realizar una movilidad residencial, el barrio les conviene, desde él se pueden mover fácilmente hacia los lugares deseados de la ciudad. Estas personas aprecian la movilidad cotidiana, que es posible a partir de la localización del barrio. Estos individuos desarrollan una movilidad cotidiana sobre todo por consumo y socialización muy extensa, y que va más allá del barrio.

A pesar de que cuentan con muchos servicios a proximidad, ellos prefieren ir a buscar estos servicios a lugares que para ellos son más exclusivos, tal como relató un joven de Villa Portales. Muchos de estos individuos prefieren desplazarse hacia el centro comercial que está en el cono oriente de la ciudad, debido a que es considerado más exclusivo que el que se encuentra en la misma comuna.

La movilidad cotidiana que practican es una movilidad centrífuga, dirigida desde el barrio hacia los lugares de interés y que les permite diferenciarse de quienes son más barriales y practican solo la escala de la proximidad. Frente a la imposibilidad de realizar una movilidad residencial, el barrio y el territorio de proximidad es percibido como un centro geográfico que

permite organizar la movilidad cotidiana y el acceso a los recursos diferenciadores como redes sociales, trabajo, cultura y ocio. En este caso, la escala de la proximidad no es un lugar identitario, como ocurría con los barriales móviles de la Villa; por el contrario, es el lugar que les da la oportunidad de poner en práctica la movilidad cotidiana deseada y escapar así de la proximidad.

2.3 Metropolitano dependiente versus metropolitano autónomo

Estas dos variantes fueron encontradas en la Comunidad Ecológica de Peñalolén. La primera de ellas corresponde a individuos que son móviles en la escala metropolitana, pero que dependen de la escala de la proximidad para llevarla a cabo. En este sentido, el barrio y los recursos encontrados en él permiten gestionar y articular las movilidades cotidianas.

Se trata de individuos que valoran y necesitan de las redes sociales y vecinales tejidas en el barrio, pues ellas les permiten poder gestionar de mejor manera sus movilidades cotidianas. Esta variante está compuesta por personas que valoran el barrio, pero al igual que la variante anterior, lo valoran desde su condición más funcional o práctica. Para estos metropolitanos dependientes, las redes sociales y de cooperación creadas en la proximidad les permiten poder moverse a escala metropolitana y disminuir los costos.

Así, por ejemplo, observé la importancia que tenían las redes de ayuda para recoger los hijos de la escuela, cuidarlos, hacerse favores, gestiones altamente valoradas por estos móviles, pues les permiten, sobre todo a las mujeres, poder aumentar su capital de movilidad y con esto poder moverse en diversos espacios y tiempos.

No puedo plantear que estas personas por ser móviles no se identifiquen con su barrio, por el contrario, ellos eligieron este lugar como residencia porque se correspondía con su estilo o modo de vida. Sin embargo y pese a esto, la practicidad es lo que prima en esta variante y por lo tanto no dudarían en cambiarse a otro lugar en caso que fuese necesario. Pareciese que se valora la casa como lugar propio al que se llega después de una larga jornada en la ciudad más que el barrio. Más que habitantes de un barrio, son habitantes de una casa que está en un barrio con características específicas.

Al mismo tiempo, estas personas son muy dependientes de las condiciones y los recursos disponibles en la proximidad, por lo tanto, si estas cambian, y no son más convenientes, ellos saben que deberán partir. Para ellos es muy importante la planificación, el control y el manejo de sus movilidades cotidianas.

Estos metropolitanos dependientes de lo barrial se mueven entre diferentes espacios, desde el barrio hasta la ciudad. Cuentan siempre con un automóvil privado que les permite poder manejar de mejor manera sus movilidades. Generalmente trabajan fuera de la escala

de la proximidad, a la vez que consumen y socializan en diversos espacios. El barrio se practica, pero no de manera intensa, y siempre asociado a sacarle provecho a los recursos que ahí se encuentran.

Sin embargo, no se debe olvidar que en cierta medida todos los habitantes de la Comunidad Ecológica dependen de sus vecinos y tienen que crear algún tipo de lazo con ellos. El solo hecho de que tengan que pagar servicios como el agua y la luz en conjunto con los vecinos más próximos, significa tener que relacionarse de algún modo (más o menos cercano) con los otros habitantes.

Por otro lado, y frente a esta variante del dependiente que necesita de las redes para su movilidad cotidiana, hay una variante opuesta. Esta se diferencia de la anterior, en el sentido que el barrio parece no ser necesario para la movilidad cotidiana. Estos individuos son autónomos, personas que valoran su casa por sobre el barrio donde está ubicado. Salen de ella y regresan a ella, practicando e implicándose muy poco en el espacio barrial. El barrio no es un punto de referencia, tampoco un punto de encuentro, menos de las prácticas. Se trata de individuos que cuentan con automóvil privado y los recursos necesarios para enfrentar los problemas de la organización doméstica y el trabajo.

Esta variante podría acercarse a la figura del replegado no barrial, pues su punto de referencia es la casa y no el barrio. Son individuos que están replegados en la vivienda, así como a la vez son muy móviles en la escala metropolitana, sobre todo por motivos de trabajo. Si bien en la muestra de entrevistados hay una sola persona que podría entrar en esta variante, se plantea, por medio de los relatos y de la observación, que hay muchas más personas que no se implican con la escala barrial ni de manera afectiva ni de manera práctica. Por el contrario, este espacio es poco practicado y por lo tanto la casa es el punto central desde donde las movilizaciones cotidianas se producen. Sin embargo, ello no significa que no les guste el barrio ni lo valoren; a la inversa, han elegido libremente vivir aquí.

He observado que se trata de individuos que en su tiempo libre lo pasan en el hogar y realizan bastantes actividades en esta escala más micro, que se combina con la escala más macro de la ciudad, saltándose la escala intermedia configurada por el barrio.

3. EL ARQUETIPO DEL REPLEGADO

El replegado es el último arquetipo que he distinguido en los terrenos. No son ni barriales ni móviles, pero quizás lo fueron antes de entrar a esta configuración. He encontrado dos casos: uno en El Castillo y otro en La Comunidad Ecológica. Sin embargo, no se debe olvidar que hay más casos en Villa Portales. Ejemplo de ellos es el grupo que he llamado anteriormente

‘local hacia replegado’, en el cual los individuos si bien habían tenido en el pasado prácticas barriales importantes, hoy, debido a su posición en el ciclo de vida, comienzan un repliegue en el domicilio.

En el arquetipo de los replegados observo que hay un encierro en el domicilio, en tanto que el entorno y el barrio se consideran hostiles y peligrosos. De hecho, estas personas manifiestan tener muy pocos lazos barriales y no cuidarlos. Así como el barrio les parece ajeno, las personas que lo habitan también resultan extrañas. Son personas que tienen miedo de su entorno próximo y por lo tanto se refugian en la vivienda como el lugar propio. Al mismo tiempo, se trata de personas muy precarias en el caso de El Castillo o con una situación laboral no muy estable en el caso de La Comunidad Ecológica, por lo tanto tienen pocas posibilidades de cambiar la situación o de optar a una movilidad residencial.

Asimismo no desarrollan una movilidad cotidiana muy fuerte en la escala metropolitana y la practican por temas específicos como el trabajo, los trámites, las compras. Estas personas valoran bastante su casa frente a un entorno que parece amenazante. Los replegados no estiman ni los recursos de la proximidad ni la movilidad cotidiana de tipo metropolitano, y el soporte se constituye esencialmente a partir del domicilio.

3.1 El replegado confinado y el replegado hacia metropolitano

El replegado confinado es una variante extrema del arquetipo del replegado. Esta variante la encontré en El Castillo, y como mencionaba en los capítulos anteriores, se trata de un hombre que rehúsa buscar trabajo fuera de la escala de la proximidad y que se repliega en la vivienda. Este hombre muy precario, con escaso capital económico, se repliega en los límites de su vivienda a la espera de un trabajo. Al mismo tiempo que no se sirve del barrio como recurso, lo considera inseguro, malo, peligroso. Por lo mismo, él ni los miembros de su familia cuidan los lazos vecinales y los recursos de esta escala.

La movilidad cotidiana en la escala barrial es muy escasa y se focaliza en el abastecimiento más que en el reforzamiento de las redes vecinales. Este sujeto que ha decidido replegarse, está también confinado a su territorio, en la medida que no tiene cómo cambiar su situación (está sin trabajo y no tiene los lazos vecinales), por lo que se encuentra atrapado en su domicilio. Tampoco manifiesta un real deseo de cambiar de casa y de hogar, pues sabe lo difícil que es esta tarea, al mismo tiempo que argumenta que en todos los barrios se ve vive lo mismo. Esta persona está confinada y replegada ante una situación que no puede manejar y que se acentúa en el momento que rechaza desplazarse para buscar un trabajo lejano y echar mano a las redes de proximidad.

La segunda variante que identifiqué es la del replegado hacia metropolitano, la que se asemeja al caso anterior, pero difiere en el nivel de confinación. El replegado hacia metropolitano tiene más posibilidades de salir de la situación en que se encuentra que el replegado confinado y de poder acceder a los recursos de la ciudad. Esta variante se encontró en la Comunidad Ecológica. Si bien este replegado tiene una movilidad cotidiana hacia fuera de la casa y el barrio por temas de consumo, abastecimiento, trabajo, etc., este individuo no es móvil como los otros. Cuenta con un solo automóvil en la familia, lo que implica desplazamientos menos autónomos y tampoco tiene redes vecinales estrechas.

Para este sujeto, la ciudad parece insegura al mismo tiempo que percibe que el entorno del barrio al cual llegó hace 20 años se ha contaminado, por lo que manifiesta un rechazo por el sector aledaño a su casa, no le gusta el ambiente, la gente que vive en él, los problemas que hay. De esta forma éste hombre justifica este movimiento hacia la casa como un lugar seguro y amable frente a un exterior amenazante. A este individuo y su familia le gustaría poder dejar el barrio donde está su casa, pero por temas económicos y de no contar con un empleo estable se ve limitado a poder hacerlo.

En este caso, el anclaje socioespacial ésta dado por la casa más que por el barrio. El replegado hacia metropolitano comparte muy poco con sus vecinos, no tiene redes de proximidad ni tampoco el deseo de mejorar e invertir en el barrio. Su red social se centra en la familia y los amigos.

SÍNTESIS

A partir de la construcción de los arquetipos he podido acercarme a varios elementos que ya habían sido tocados en esta investigación. Por un lado, he podido construir un esquema interpretativo para la comprensión de la articulación entre territorio de proximidad y prácticas de movilidad cotidiana, al mismo tiempo que me ha permitido aportar criterios de generalización para investigaciones posteriores. Por el otro lado, he podido comprender que si bien los arquetipos presentados y sus variantes apuntan a tres formas de habitar bien definidas: los locales, los móviles y los replegados, es necesario relativizar tanto los discursos sobre ‘la vida de barrio’ como la idea de una movilidad generalizada de la sociedad. En este sentido, la vida de barrio no ha desaparecido y la movilidad metropolitana no ha aumentado de manera descomunal, lo que hay es un fenómeno de complementariedad entre ambas.

En los casos de estudio que he observado en la ciudad de Santiago, el rol que desempeña la escala barrial oscila entre arraigo y movilidad, entre rechazo y confinamiento. Junto con valorarse el barrio por sus aspectos y vínculos afectivos como un espacio de vida importante para los sujetos, lo es también por sus aspectos más instrumentales o prácticos, por sus usos y funciones, vale decir, la manera en que se combina la relación con el barrio con la relación con la casa y la ciudad.

En este sentido, los individuos que he estudiado en esta investigación, más allá de ser solo individuos móviles sin arraigo en la proximidad o, al contrario, individuos con una movilidad cotidiana reducida, aparecen adscritos a diversas configuraciones y combinaciones que hablan de la complejidad de la relación individuo y territorio. De hecho, y tal como lo he dejado ver a lo largo de esta tesis, los individuos combinan, de diferentes maneras, movilidad, arraigo, confinación y repliegue en función de su situación social y residencial, en virtud de sus proyectos y forma de utilizar los recursos, en las formas de resignificar el espacio.

Al proponer definir la relación con el espacio urbano a partir de arquetipos, el acento fue puesto en las dinámicas inherentes a la relación entre el individuo y su espacio. Desde esta perspectiva surge como relevante observar y comprender la movilidad de los individuos como resultado de una relación específica con el espacio, que depende tanto de los aspectos simbólicos y prácticos como de elementos funcionales y estructurales. Planteo que la connotación que toma la casa y el barrio como soporte dará lugar a prácticas y estrategias de movilidad cotidiana diferenciadas que permitirán a los individuos poder realizar sus actividades cotidianas, al mismo tiempo que es posible observar la espacialización de las formas de habitar.

El territorio de proximidad aparece entonces como un elemento estructurante no solo del espacio de vida, sino que también, de un sujeto que se construye en esta relación. El tipo de anclaje en la casa y el barrio, así como las prácticas de movilidad cotidiana dan cuenta de formas de habitar que revelan la manera en que los individuos ven y viven la ciudad de Santiago de Chile.

Finalmente, otra de las perspectivas que se abren de este análisis es la de completar este estudio, es decir, comprobar y corroborar qué pasa en otros barrios de la ciudad de Santiago y observar si estas formas de habitar se dan en otros contextos de la ciudad y cuáles son los matices que toman. He postulado que en la ciudad de Santiago el barrio sigue siendo muy importante para la vida relacional y social de los individuos, lo que no es contrario con una movilidad cotidiana que se lleva a cabo más allá de esta escala. Asimismo, para poder completar y profundizar esta investigación sobre las maneras de habitar y moverse por los diferentes espacios como la casa, el barrio y la ciudad, parece relevante preguntarse también por las relaciones que establecen los individuos con los otros espacios que conforman su vida cotidiana: lugar de vacaciones, lugar de trabajo, residencia familiar, etc., para dar cuenta con ello de las otras dimensiones de las formas de habitar la ciudad.

*Au moment où la ville, dit-on, se “défait”, le regard anthropologique s’avère plus nécessaire que
jamais pour retrouver, sans préjugé ni modèle a priori,
les genèses et les processus recréant sans cesse
et partout l’espace partagé de la ville*

ESQUISSES D’UNE ANTHROPOLOGIE DE LA VILLE LIEUX, SITUATIONS, MOUVEMENTS, M. AGIER

CONCLUSIÓN FINAL

El final de una investigación.

Si bien esta tesis se inscribe en el marco de una investigación doctoral en Geografía y Estudios Urbanos, me pareció que estudiar la movilidad desde una aproximación cualitativa y antropológica sería la contribución personal que podía darle a esta investigación. Asimismo, la aproximación elegida, que consistió en el estudio de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile que correspondían a tres formas de ‘hacer’ y ‘habitar’ la ciudad, surgió como una entrada apropiada al permitir acercarme a una variedad de formas de movilidad, de prácticas y de relaciones con el territorio. La entrada por el territorio de proximidad, sus anclajes y vínculos, me permitió revelar que las grandes dinámicas urbanas producidas en Santiago de Chile en las últimas décadas han afectado la vida de los individuos en su escala más local, demostrando la importancia de *la densidad de la proximidad* en la realidad latinoamericana.

De este modo, se plantea en esta investigación que centrando el análisis en la microescala es posible comprender muchas de las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos y sus familias. Es esta escala, el ‘lugar propio’, punto de partida desde el cual se elaboran las rutinas, las estrategias, las prácticas que permiten a los individuos acceder a lo cercano y a lo lejano.

Pensar la movilidad desde una perspectiva antropológica

Dentro de un contexto en el que las investigaciones urbanas se centran en fenómenos como la fragmentación, la segregación socioespacial, los no lugares y la hipermovilidad, surgió la necesidad de preguntarse por lo que realmente es la movilidad para los individuos de la ciudad de Santiago de Chile. Es por ello que opté en esta investigación por un análisis que va más allá de los aspectos estructurales de la movilidad, incursionando en la dimensión subjetiva de la relación individuo/territorio, pues considero que ello se constituye en un gran aporte para las investigaciones que comienzan a realizarse sobre la movilidad en Santiago de Chile.

De este modo, me parece que lo primero es apoyarse en una metodología pertinente que permita ofrecer una reflexión más profunda sobre los individuos y los espacios que practican. Para poder dar cuenta de la relación entre los individuos y el territorio, la aproximación puesta en marcha en esta tesis tuvo que ir más allá de las condiciones objetivas e indagar en el ‘espacio vivido’ de las personas, en las lógicas que entran en juego, en las estrategias puestas en marcha y en el anclaje (afectivo-práctico) que los unía con su territorio, dando cuenta de las múltiples maneras que existían de vivir la movilidad.

Siendo consciente de la imposibilidad de estudiar todas las movilidades de la ciudad, opté en esta tesis por describirla a partir de ‘situaciones etnográficas’ interrogándome por aquello que significa la movilidad en Santiago de Chile. Intenté comprender desde lo que propone Agier (2009), la ciudad y sus movilidades no como un elemento visible, ni como un objeto que se puede tomar, sino que como un todo que se descompone, formado de relaciones, que es aprehensible y vivido en situación. Es por ello que escogí poner el foco en tres barrios de Santiago de Chile que consideraba emblemáticos de las maneras de habitar la ciudad.

Considero que pensar la movilidad desde una perspectiva antropológica centrándose en el individuo y sus formas de relacionarse con el territorio permite espacializar sin duda el análisis y comprender de una forma más integral la movilidad y los anclajes de los individuos.

Fueron las situaciones vividas, las historias contadas, los relatos recogidos y las relaciones observadas aquello que me ayudó a producir un saber de la movilidad en su conjunto, de ligar una perspectiva antropológica a un saber más global sobre la ciudad.

Para un antropólogo, la movilidad no solo se refiere a un desplazamiento-origen-destino, sino que toma sentido en las relaciones tejidas entre un espacio y un individuo. De esta manera, el individuo se construye en su relación con el mundo y con el espacio que habita desde lo más íntimo del hogar, hasta el barrio y la ciudad. Es en estos espacios soportes donde se debe centrar el análisis, en la cotidianidad, en el día a día, pues en ellos se juegan las formas de ser en el mundo, las aspiraciones y los proyectos, en consecuencia, la vida en la ciudad.

La paradoja de la condición urbana consiste, según Mongin (2006), en que los lugares deben permitir establecer una relación con los flujos. Y en este sentido esta tesis ha querido postular que es el anclaje en la proximidad lo que hace posible la exploración de la ciudad en sus diversas escalas. Ir lejos, viajar, desplazarse largas distancias no implica necesariamente una ruptura con el lugar de origen, con la familia, con el medio ambiente cotidiano, por el contrario, es el soporte en la proximidad lo que permite que muchas prácticas de movilidad puedan ponerse en marcha.

El territorio de proximidad como soporte. Concepto clave en la lectura de la movilidad

El acercamiento a las ‘prácticas de movilidad cotidiana’ se realizó desde una perspectiva etnográfica que consideró principalmente el discurso de los habitantes y las observaciones en terreno. Sin embargo, reconozco la necesidad de poder aplicar en un futuro a este tipo de investigaciones técnicas como los recorridos comentados o el seguimiento de las rutinas diarias, pues considero pueden ser un gran aporte en la comprensión de la movilidad urbana.

Las prácticas de movilidad cotidiana fueron entendidas en esta tesis no como desplazamientos origen-destino, sino que como aquellos actos espacializados que tienen un significado y que van tejiendo vínculos y anclajes con los territorios. Prácticas que le permiten al individuo realizarse y realizar sus proyectos, controlar su relación con el mundo y los otros.

Esta entrada por las prácticas de movilidad cotidiana permitió revelar, en el caso de los más pobres de la ciudad de Santiago de Chile, cómo el territorio de proximidad (casa y/o barrio) se constituía en una base de apoyo que les permitía a los habitantes desarrollar estrategias de sobrevivencia e inscribirse en un espacio social. La localización del trabajo en la proximidad, la importancia de las redes vecinales y sociales, hacía del territorio de proximidad un escenario de 'dependencia' que oscilaba para los más pobres entre el arraigo y el confinamiento.

Asimismo, constaté que las clases medias y altas de la ciudad de Santiago de Chile construyen nuevas formas de relación con la proximidad, en las que el barrio no solo se constituye en un lugar de identificación y marcaje social, sino que además es para muchos individuos el lugar desde donde desarrollaban prácticas y estrategias de movilidad cotidiana. La importancia que tiene, por ejemplo, el trabajo 'in situ' pone al barrio como un lugar de recursos igualmente importante para las clases medias-altas como amortiguador de la exigencia a una movilidad más lejana y agotadora.

De este modo, los lazos creados y las relaciones de vecindad actúan como elementos complementarios de las movilidades, que por la localización periférica en la que se encuentran son más costosas y requieren mucha planificación. A partir del caso de la Comunidad Ecológica de Peñalolén observé y comprendí cómo para algunos habitantes resultaba fundamental poder contar con redes para coordinar las salidas, cuidar a los hijos, hacer turnos, etc., pues ello formaba parte de lo que permitía una determinada movilidad.

Ello me lleva a la conclusión de que muchas familias de clase media y alta de la ciudad de Santiago de Chile aspiran también a una inserción social marcada por la proximidad. Muchos individuos se sienten agobiados y cansados por la exigencia cada vez más imperiosa a la movilidad; por lo mismo, muchos de ellos reivindican un derecho a la proximidad que les permita conservar su cotidianidad.

Para espacios más centrales y tradicionales de la ciudad, la realidad encontrada no fue muy distinta. En este sentido, el fuerte arraigo en el barrio, dado por la historia compartida y los vínculos contruidos, no se contradice con la movilidad cotidiana; por el contrario, esta es posible gracias a las condiciones de accesibilidad y movilidad con la que cuenta el barrio, lo cual, contrariamente a lo que se podría pensar, permite hacer más profundo el arraigo con el territorio. Es el anclaje en el barrio lo que le permite al individuo explorar nuevos territorios,

al mismo tiempo que sentirse parte de una comunidad, es decir, construir lugares en los que es posible permanecer junto con poder salir. Se trata de desplazarse, pero siendo lo menos móvil posible, es decir, tratando de alterar en lo más mínimo la rutina de la vida cotidiana ligada al territorio de proximidad.

A partir de esta investigación, avanzo la idea de que *la adscripción al territorio de proximidad no es solo condición de los grupos cautivos, sino que de todos los grupos sociales que habitan la ciudad de Santiago de Chile*. El individuo no debe ser analizado como un ‘residente’ siempre móvil, sin lazos ni adscripciones, sino que por el contrario, como un ‘habitante’, como alguien que practica y vive los lugares, que está sumido a restricciones, que tiene lógicas de acción, que desarrolla estrategias, que genera lazos con los espacios que habita.

Sin embargo, no puedo olvidar ni negar que ese ‘*ideal de proximidad*’ no excluye la construcción de nuevas proximidades. Si bien los habitantes pueden construir sus relaciones de vecindad (efectivas y simbólicas) en espacios cercanos a su residencia, hoy día también pueden hacerlo *en lugares de referencia más alejados, dando cuenta de que la habitabilidad y los modos de vida no solo se reducen a la escala más próxima*. En este sentido soy consciente de que ello debe ser profundizado en investigaciones posteriores que expongan las evoluciones de las relaciones de proximidad.

El territorio de proximidad y su influencia en las prácticas de movilidad cotidiana.

¿Existe el efecto de lugar?

He pretendido en esta tesis salirme de la idea de que existe un ‘efecto de lugar’, en el sentido de que se dan diferencias entre los modos de vida en función del medio ambiente que se habita –perirurbanos, centrales, excluidos–, para centrarme en postular que son los anclajes (vínculos afectivos/prácticos) que tejen los individuos con sus espacios más próximos los que influyen en las maneras de moverse por la ciudad. En este sentido, me atrevería a decir que podríamos encontrar anclajes similares entre individuos que habitan espacios diferentes de la ciudad. *Puedo postular, por ejemplo, que hay un fuerte arraigo en los individuos que habitan en espacios periurbanos, tal como ocurre con individuos que habitan espacios más centrales y degradados de la urbe.*

Para comprender las movilidades cotidianas de los habitantes de Santiago de Chile, se debería fijar la mirada en las relaciones que se dan en los espacios próximos que rodean a los individuos, puesto que ellas le dan sentido a las prácticas que se tejen más allá de ese espacio, dando cuenta de las diversas maneras de habitar la ciudad.

Como he constatado a lo largo de este trabajo etnográfico, *no todos los individuos tienen las mismas percepciones ni desarrollan la misma relación con la proximidad*. En este sentido, las representaciones negativas del espacio que se habita, así como un vínculo instrumental (poco

arraigo en el barrio) puede ser condicionante de un tipo de relación con el espacio; por ejemplo, de un repliegue en el domicilio y/o de una movilidad más intensa fuera de la proximidad. Individuos que habitan su barrio sin implicarse en él podrían replegarse en su casa y echar mano, por ejemplo, al automóvil (o a otros medios de transporte disponibles) como forma de escapar de las restricciones del contexto residencial.

De este modo en esta investigación ha sido posible encontrar una diversidad de relaciones con el territorio en la ciudad de Santiago que se diferencian según los grupos, las generaciones, los lazos y las historias construidas, las elecciones posibles, etc. Individuos para quienes la proximidad es vivida solo de una manera instrumental –en el sentido que es un lugar que está bien conectado y permite un buen acceso desde él– tomarán a esta como una especie de trampolín hacia otros espacios de la ciudad más deseados, generando así una movilidad centrífuga. Mientras que para ciertos residentes, sobre todo para los residentes más antiguos, este espacio puede ser presentado como un lugar de vínculos afectivos y de arraigo fuertes que va de la mano con una movilidad centrípeta.

Desde esta perspectiva, uno de los resultados que emerge es la necesidad y la relevancia de comprender el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana como el resultado de una relación específica con el espacio, lo cual está en íntima relación con las formas de habitar la ciudad. Un análisis centrado en las significaciones de los desplazamientos, el anclaje y los vínculos tejidos con el territorio (sean estos afectivos o prácticos) y la movilidad cotidiana en función de las actividades que motivan los desplazamientos, debería permitir explicar las formas de habitar de la ciudad de Santiago desde un punto de vista antropológico, sin limitarse a las categorías sociales y a la localización en la ciudad de los individuos.

¿Moverse más o moverse menos?

Otra de las conclusiones que surge de esta investigación indica que resulta erróneo centrar el análisis de la movilidad cotidiana de los habitantes de Santiago de Chile en quien es más o menos móvil, y plantear por ejemplo que los ricos se mueven más y los pobres menos. *En esta investigación pude observar cómo muchas veces aquellos individuos que toman la proximidad como su lugar de referencia son más móviles que aquellos que trabajan al otro lado de la ciudad, lo cual reveló muchos de los comportamientos de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile.* Esto cambia las ideas preconcebidas sobre la dicotómica relación móvil/no móvil, poniendo de manifiesto nuevos elementos que hasta entonces no se habían considerado dentro del estudio de la movilidad de esta ciudad.

Postulo que la importancia del estudio de la movilidad recae no solo en las distancias recorridas, en el uso de los medios de transporte o en el acceso a determinados recursos, *la movilidad también puede ser leída a través de la experiencia que tiene el propio individuo, es decir, en*

la forma en que el individuo compone, transforma y se apropia de los diferentes territorios que practica. Es por ello que resulta relevante indagar en el grado de inscripción territorial del individuo y su relación con la movilidad.

El uso del automóvil en las poblaciones más pobres, la capacidad de valerse de la proximidad, las redes y vínculos vecinales en las clases altas, la accesibilidad, el arraigo y la historia construida, etc., dan cuenta de la inscripción socioterritorial de los individuos, revelando las diferentes formas de habitar, de ocupar y de ser en la ciudad.

De hecho, decir que las clases altas no experimentan problemas de movilidad o que los pobres no tienen estrategias, es algo equivocado. Todos los individuos están bajo una ‘exigencia’ a la movilidad y todos, ricos o pobres, pequeños o grandes, deben de alguna manera hacer prueba de las capacidades para poder salir adelante y poder armonizar sus desplazamientos cotidianos.

Muchas veces los individuos que catalogamos como hipermóviles, debido a las largas distancias y tiempos recorridos, cargan a menudo con una exigencia a la movilidad que se vive con pesar y angustia. Deben hacer prueba de coordinación de las esferas familiares y profesionales, llevando una vida marcada por múltiples restricciones. En este sentido, se puede decir que la accesibilidad, la distancia y la velocidad no son necesariamente signo de libertad y de realización. *Así muchas veces quienes toman a la proximidad como punto de apoyo para la realización de sus proyectos son más libres.*

Ello viene a cambiar las ideas preconcebidas sobre la movilidad, pues ‘ser móvil’ no significa necesariamente desplazarse rápido y lejos. Alguien que se desplaza mucho puede ser contrariamente muy poco móvil, pues vive sumido en restricciones, al mismo tiempo que alguien que se desplaza solo en su territorio de proximidad puede ser muy móvil, pues “logra realizar sus proyectos de vida y controlar su relación con el mundo y los otros [...]” (Kaufmann, 2011: p.1).

¿Cómo entender la movilidad hoy día en Santiago de Chile?: entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana

Ya en el final de esta tesis y siendo tiempo de cerrar este largo proceso de aprendizaje, puedo decir muy convencida que son los propios individuos los que hacen la ciudad y no al revés. En este sentido, pienso que una socioantropología de la movilidad significa hablar de todo lo que ocurre en la ciudad: las relaciones que se llevan a cabo, las formas de sociabilidad, las prácticas cotidianas, las que dan cuenta de cómo la gente inventa su propia existencia en el espacio que habita.

El conjunto de los resultados de esta tesis viene no solo a contribuir al conocimiento existente sobre la movilidad en las metrópolis de América Latina, y sobre todo en la ciudad de Santiago de Chile (Jirón, 2007; Jouffe 2009, 2010; Ureta, 2009; Figueroa 2004), sino que además, expone la importancia de observar lo subjetivo por sobre lo estructural, poniendo de relieve las experiencias de los individuos y sus familias, así como su condición urbana.

Como señalaba al principio, esta tesis se inscribe en oposición a las tesis de la movilidad generalizada (Bourdin, 2004), al demostrar la importancia que le dan los individuos a su casa, al acceso a la propiedad, al barrio, al ambiente que lo rodea, a los servicios de proximidad, lo cual vendría a dar cuenta de que la figura del ‘citadino nómada’ (Bolstanski y Chiapello, 1999) no es tan fuerte, y como lo explican Massot y Orfeuill (2005), la ‘sociedad hipermovil es todo menos desanclada’. Al mismo tiempo, esta investigación se opone también a aquellos planteamientos que ven en la accesibilidad la única condición necesaria para la inserción social de los individuos (Le Breton, 2004a, 2004b), ya que intenta demostrar la *pertinencia de la dimensión territorial de la residencia y de la proximidad para la integración social* (Fol, 2009).

De este modo, esta investigación pone sobre la mesa la necesidad de indagar en investigaciones futuras en aquello que significa la movilidad hoy día para los habitantes y el tipo de ciudad a la que aspiran. En este sentido, se puede decir que la movilidad no solo puede remitirse a la búsqueda de la accesibilidad, la velocidad y la distancia. Por el contrario, muchos habitantes de la ciudad *reivindican un derecho a la proximidad* que se complementa con un derecho a la movilidad. De este modo, la movilidad aparece compuesta de dos caras, en las que se articula por un lado la velocidad y la lentitud, y por el otro, la proximidad y la distancia.

Muchos individuos cargan en su vida cotidiana con fuertes restricciones y obligaciones, debido al peso que significa desplazarse lejos y rápido, y por lo mismo, muchos aspiran a una inserción social marcada por la proximidad. *Pude comprobar en los análisis de terreno, cómo la movilidad tomaba diversas connotaciones revelando su ambigüedad, es decir, la existencia de un deseo de acceso máximo a la ciudad, sus bienes y servicios, al mismo tiempo que un deseo de desarrollar una vida centrada en los territorios de la proximidad.*

La movilidad, tal como lo plantea Kaufmann (2011), no solo se reduce al desplazamiento, sino que debería concebirse como aquello que permite desarrollar modos de vida íntegros, con inscripciones espaciales diversas y proyectos de vida singulares por medio de la construcción de lugares en los que se pueda permanecer, pero también desde los cuales se pueda salir a practicar la ciudad.

Finalmente, como elemento más de apertura que de cierre de este largo proceso de investigación, aparece lo que planteaba en un comienzo de esta tesis; a saber, la necesidad de comprender la movilidad según cómo los individuos combinan las relaciones de proximidad y relaciones de distancia. En este sentido cobra validez preguntarse, para la ciudad de Santiago de Chile y las metrópolis del Sur: *¿cómo generar un equilibrio entre movilidad y proximidad, un equilibrio que permita garantizar una mejor calidad de vida para las personas que habitan la ciudad? ¿Cuáles son las proximidades construidas por los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile? ¿Cuáles son entonces los territorios sobre los cuales las políticas públicas de movilidad deben actuar: la casa, el barrio, la ciudad, otros, etc.?* Aquí algunos cuestionamientos que presentan un desafío mayor no solo urbanístico, sino que también socioantropológico, que necesita profundizarse con las investigaciones que vendrán después de esta tesis.

ANEXOS

ANEXO N° 1	
PAUTA DE ENTREVISTA.....	326
ANEXO N° 2	
TRANSCRIPCIÓN DE ENTREVISTA.....	331
ANEXO N° 3	
CARACTERIZACIÓN SOCIAL, ECONÓMICA Y GEOGRÁFICA DE LOS TERRENOS DE ESTUDIO.....	348
ANEXO N° 4	
RÉSUMÉ DE LA THÈSE EN FRANÇAIS «ENTRE LE TERRITOIRE DE PROXIMITÉ ET LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE».....	372

ANEXO N° 1

PAUTA DE ENTREVISTA

Esta pauta de entrevista constituye la base que se utilizó para las conversaciones sostenidas con los habitantes de los barrios estudiados. Hay que considerar que, debido a que se trató de conversaciones abiertas, muchas veces esta pauta no fue seguida rígidamente y sólo constituyó una guía.

La casa

En este apartado se indaga en la significación material y simbólica que tiene la casa para los individuos. Interesa conocer la trayectoria residencial del individuo, su llegada a la vivienda, su instalación y la relación actual con ella.

- ¿Cuándo llegó a esta vivienda? (año, época)
- ¿De dónde venía? (comuna, barrio)
- ¿Cuántas residencias habitó antes de llegar a esta vivienda? ¿Dónde estaban esas viviendas?
- ¿Cómo eran? ¿Podría describirlas brevemente?
- ¿Con quién llegó a habitar esta vivienda?
- ¿Por qué razón llega aquí? ¿Qué lo trajo a este lugar?
- ¿Cómo accedió a esta vivienda? (subsidio habitacional, erradicación, compra, alguien le contó sobre este lugar, etc.)
- ¿Usted eligió esta vivienda? ¿Cómo la eligió? ¿Por qué eligió vivir en una casa (o departamento) ¿Por que prefirió una casa y no un departamento (o viceversa)?
- ¿Elegió esta vivienda por qué características? ¿Por qué aquí y no en otro lugar? ¿Tuvo más opciones de elección?
- ¿Es propietario? ¿Es arrendatario, allegado? (Si no es propietario, podría decirme si le gustaría serlo y por qué) O ¿por qué arriendo?
- ¿Cuáles fueron los primeros arreglos, innovaciones o inversiones que le hizo a su vivienda?
- ¿Ha ampliado su casa? ¿Cómo? ¿Por qué?

- ¿Participó en la construcción de su casa? (Si es así, describa cómo fue este proceso)
- ¿Qué significaba esta casa para usted cuando llegó? ¿Por qué?
- ¿Qué recuerdos tiene de los primeros años de residencia en esta casa? ¿Cómo era esta vivienda?
- ¿Hoy día con quién vive en esta casa?
- ¿Qué arreglos ha hecho actualmente a su casa? Si la respuesta es negativa, por qué no; si la respuesta es afirmativa: ¿piensa hacer más?
- ¿Cuáles son las principales actividades que realiza en su casa? (trabajo, aseo, reuniones, tiempo libre, etc.)
- ¿Cuánto tiempo del día pasa en su casa?
- ¿Le gusta estar en casa o prefiere estar afuera?
- Usted y quienes viven con usted, ¿se quedan en la casa los fines de semana? ¿Por qué? ¿Qué hacen?
- ¿Invita a personas a su casa? (amigos, familiares, etc.) ¿Para hacer qué?
- ¿Le gusta su casa?
- ¿Podría describírmela?
- ¿Qué no le gusta de su casa?
- ¿Si pudiera cambiar algo de su casa, qué sería?
- ¿Ha pensado en dejar esta casa? ¿Por qué?
- ¿Arrendaría, vendería esta casa? ¿Se la dejaría a sus hijos?
- ¿Qué representa esta casa para usted en la actualidad?
- ¿Qué piensa del barrio donde está ubicada su casa? ¿Le gusta?
- Finalmente, ¿hay otro lugar que usted podría considerar su casa? Por ejemplo, la casa de sus padres, algún refugio familiar, casa de vacaciones. De existir ese otro lugar, ¿dónde está? ¿Cuántas veces al año lo ocupa?

El barrio

Este apartado intenta ayudar a acercarse a las relaciones que tienen o han establecido los individuos con su barrio. Permite ayudar a conocer las percepciones y representaciones que se tienen del barrio y, también, a indagar en relación a las actividades que sus habitantes realizan en él.

- ¿Podría decir que este es un barrio? ¿Por qué?
- ¿Cómo se llama o se reconoce este lugar?
- ¿Se siente parte de él?
- ¿Cuáles son sus características?
- ¿Sabe cómo la gente de otros sectores describe el barrio donde vive?
- ¿Le gusta este barrio? ¿Por qué?
- ¿Qué actividades realiza aquí? ¿Antes desempeñaba las mismas actividades?
- ¿Qué piensa de la gente que vive en este lugar: vecinos, etc.? ¿Los conoce? ¿Comparte con ellos? ¿Los visita, se hablan? ¿Cuál es la relación que se da entre los vecinos? ¿Se ayudan, se hacen favores? ¿Podría darme ejemplos de estas relaciones?
- ¿Le gusta participar en las actividades de este lugar? ¿Se implica en el barrio? ¿Le gustaría implicarse más?
- Los otros miembros de su familia ¿participan en las actividades que se llevan a cabo en el barrio? ¿Qué hacen específicamente?
- ¿Podría decirme cuáles son los servicios que existen en las proximidades? ¿Hay supermercados, tiendas, bares, escuelas? ¿Los frecuenta? ¿Con que regularidad?
- ¿Hay lugares de recreación y de encuentro? ¿Cuáles son? ¿Dónde se ubican?
- ¿Sus hijos y su familia realizan actividades aquí?
- ¿Dónde vive el resto de su familia (hermanos, padres, primos, etc.)? ¿Dónde viven sus amigos? ¿El mudarse a esta casa afectó sus redes sociales? Refiérase a esto.
- ¿Ha trabajado en las proximidades del barrio o ha intentado buscar trabajo en su barrio? ¿Por qué? ¿Hay gente que trabaja cerca, en el sector?
- ¿Dónde está el colegio de sus hijos? ¿Por qué eligió este colegio: ubicación, calidad, etc.?
- ¿Existen conflictos de vecindad? ¿Cuáles son?
- ¿Se siente segregado, aislado o lejos viviendo en este barrio? o ¿se siente cerca de todo y bien ubicado?

- ¿En qué ha cambiado su barrio desde que llegó? ¿Hay algo que le moleste o no le guste de su barrio en la actualidad o en el pasado?
- ¿Qué le gusta de este lugar? ¿Se imagina viviendo siempre aquí?
- ¿Ha pensado en dejar el barrio? ¿Por qué?
- ¿Se siente parte de este barrio? ¿Tiene una identidad este barrio? ¿Cuál es?

La ciudad

El tercer y último apartado tiene por objetivo conocer cuáles son los lugares que frecuentan los individuos a escala de ciudad. Asimismo, tiene como fin conocer las interrelaciones que se establecen con las otras escalas: casa y barrio. Interesa también conocer las percepciones y prácticas que los individuos tienen respecto a la ciudad, las distancias que deben recorrer y los medios de transporte que utilizan para desplazarse dentro de ella.

- ¿Cree que conoce bien Santiago?
- ¿Qué lugares de Santiago conoce?
- ¿Le gusta Santiago? ¿Por qué? Refiérase a esto.
- ¿Dónde realiza sus principales actividades fuera del barrio: compras, trámites, visita a doctores, etc.? (lugar y comuna)
- ¿Con qué frecuencia realiza estas actividades? ¿En qué medio de transporte se desplaza para realizar las diferentes actividades que mencionó más arriba? (metro, micro, auto) ¿Sale solo/a, acompañado/a, lo/a llevan, etc.?
- ¿A qué se dedica usted? ¿Cuál es su trabajo? ¿Dónde trabaja? (lugar geográfico) ¿Siempre ha trabajado en ese lugar? ¿Le gustaría que su trabajo estuviera más cerca de su barrio y/o casa? ¿Por qué? ¿Ha pensado cambiarse de trabajo por la ubicación de este?
- ¿Cuánto tiempo requiere para llegar a su lugar de trabajo? ¿Cuál es la distancia que debe recorrer desde su casa hasta su trabajo? ¿Cuál es la ruta que utiliza (calles, avenidas, etc.)? ¿Cómo se desplaza hacia su trabajo? ¿A qué hora entra a trabajar y a qué hora sale?
- ¿Maneja? ¿Tiene auto?
- ¿Toma metro y micro? ¿Toma taxi? ¿Para hacer qué específicamente utiliza este último tipo de transporte?
- ¿Cuál es el medio de transporte que más ocupa? ¿Cuál es el que menos ocupa? ¿Cuál es el que nunca ocupa?
- ¿Le gustan los transportes? ¿Cómo le gusta viajar? ¿En qué modo de transporte?
- ¿Cuáles son sus lugares favoritos en la ciudad? ¿A qué lugares no va o va muy poco?

- ¿A qué se deben esas elecciones?
- ¿Le gusta en general tener que salir y realizar actividades fuera de su casa y barrio?
- ¿Tiene amigos y parientes que vivan fuera de su casa o barrio? ¿Dónde? ¿Los visita?
- ¿Con qué frecuencia?
- ¿Realiza salidas a los malls, a museos, al cine o espectáculos? ¿Sale a comer o a reunirse con amigos fuera de su barrio? ¿A qué comunas va? ¿Con qué frecuencia?
- ¿Quién lo acompaña en estas salidas?
- ¿Realiza actividades artísticas o deportivas fuera de su barrio? ¿Dónde?
- ¿Siente que su barrio está mal conectado o lejos de los lugares que a usted le interesan?
- ¿Siente que vive cerca de todo y que le es fácil moverse?
- ¿Le gustaría poder salir más? ¿Adónde y por qué?
- ¿Le gusta la localización de su casa y su comuna con respecto a la ciudad?
- ¿Le gustaría vivir más cerca y estar mejor conectado con los lugares a los que va habitualmente?
- ¿Cuánto tiempo le dedica a las actividades que realiza fuera de su casa y su comuna?
- ¿Cree que pasa más tiempo dentro o fuera de su casa o barrio?
- ¿Le gustaría pasar más tiempo en su casa? ¿O le gustaría pasar más tiempo fuera de su casa o barrio?
- ¿Cómo se las arreglan los otros miembros de su familia para moverse por la ciudad?, ¿cómo se desplazan? ¿A qué se dedican ellos?
- ¿Se ayudan entre vecinos para movilizarse o compartir tareas? (ir a buscar a los hijos al colegio, ir de compras, compartir el auto, el cuidado de los niños etc.)

ANEXO N° 2

TRANSCRIPCIÓN DE ENTREVISTA

Por motivos de espacio no serán presentadas todas las entrevistas realizadas en esta investigación; no obstante, a modo de ejemplo se eligió una entrevista en particular, correspondiente al terreno de El Castillo.

Entrevista a R. Y. (El Castillo)

¿A qué se dedica?

Soy inspectora de patio en un colegio, estoy siempre en contacto con niños, jóvenes de trece a dieciocho, veinte años.

La realidad del sector, no es tan mala como se presenta de afuera. Como toda población hay de todo, porque yo creo que en todas partes de Chile y el mundo está plagado de droga, de delincuencia, que, aunque queramos taparlo, no se puede.

¿Cuándo llegó a esta casa?

Nosotros llegamos en 1983; fuimos erradicados de un campamento en Renca. Vivimos ocho años en el campamento, siempre con la ilusión de que nos iban a construir en el mismo sector, pero de la noche a la mañana nos dijeron “ustedes se van y se van fuera de Santiago, lejos”. Nosotros en ese tiempo estábamos en dictadura, pero a nosotros nos cambiaron porque ese campamento era de izquierda, y mientras más lejos nos tiraran de Santiago era mejor, esa fue una erradicación de la noche a la mañana.

Igual las casas eran buenas, al principio la mayoría las rechazaron porque era muy lejos de todo; para mí era bueno, porque era una casa. Entonces fue un cambio radical porque nosotros trabajamos en Quilicura, que nos quedaba al lado, entonces cambiarse para acá implicaba dos horas de viaje. Incluso cuando vino el camión de la mudanza yo me vine sola, porque mi marido no quería venirse; entonces yo tome la decisión y dije que sea lo que Dios quiera, porque al final era una casa y no podíamos rechazarla y hasta el día de hoy no me arrepiento.

¿Usted es propietaria de la casa o cómo fue eso?

Igual teníamos que pagar dividendos; no era tanto, pero igual era algo significativo.

¿Todos los del campamento llegaron a este sector de La Pintana?

Sí, casi todos conocidos, entonces eso también es una ventaja. Estaba bien para nosotros con dos niños nomás y con la posibilidad de ampliarse.

Así que costó hartito acostumbrarse en ese tiempo; como yo no trabajaba en ese tiempo estaba de dueña de casa no más. Fue un gran paso.

¿Fue favorable cambiarse a El Castillo?

En cierto punto sí, porque mi esposo tenía un excelente trabajo y al cambiarse no podía llegar tarde; entonces, para ciertas familias fue malo, porque los hijos se perdieron en la delincuencia, dejaron de estudiar muchos, porque también cambiaron la situación económica de muchas familias, porque muchos quedaron sin trabajo, porque varios tenían alrededor los lugares de trabajo y el hecho de cambiarse les costaba más llegar, no había locomoción.

¿Cómo fue para sus hijos?

Eran chicos, el mayor tenía ocho años, entonces también fue fuerte para él; en cambio el otro tenía dos, tres años, no era tanto. Pero al mayor le costó acostumbrarse, se tuvo que cambiar de colegio, de barrio, todo. Él iba al Colegio Santa Rita, de aquí, que es un excelente colegio, pero igual le costó adaptarse porque sus amigos del barrio quedaron en distintos sectores. Nosotros fuimos los últimos acá del campamento de Renca, con el vecino de al lado.

¿Cómo era su casa cuando se la entregaron?

Cuando llegamos aquí la casa no tenía piso, no tenía pintura, con suerte la cocina y el baño. No habían rejas, no habían muros de separación, nada. Todo se fue haciendo de a poco, con esfuerzo.

La construcción nos fueron ayudando unos vecinos que eran maestros y sabían de construcción, fueron haciendo “pololitos” unos a otros, y se les fue, y así se hacían un sueldo. Pero tuvimos que recurrir a varios maestros. La reja y lo que es el suelo lo hizo mi marido, cuando llegamos tuvimos que enrejarnos, porque aquí la juventud llegó como a la defensiva, porque llegamos con campamentos de Quilicura, del veintisiete de la Granja, y entonces venía gente de toda clase, gente buena y gente mala, como en todas partes es así y habían varias diferencias de ser líder, de tomarse un terreno, que yo mando, que yo soy jefe de aquí, pero eso ya se terminó.

Ahora quedan las barras, la garra blanca, los de abajo, entonces... pero eso también ya fue un período.

¿En qué sectores quedaron sus vecinos del campamento?

Algunos en el Castillo, otros quedaron en distintos sectores. Se repartió todo...

¿Cuál fue el primer arreglo que le realizó a la casa?

Nosotros antes de venirnos acá vinimos a ver las casas y entonces vimos que en realidad... Yo en el campamento tenía mi piso de madera, mi buen piso de madera, y yo en vez de pagar la casa al contado en ese tiempo, por ejemplo si nosotros pagábamos veinte UF y costaba esta casa doscientas veinte UF, pero en vez de pagar al contado la pagamos al año y pagamos dividiendo y con esa plata arreglamos el piso. Incluso cuando llegamos acá el primer día, había unos maestros que estaban cuidando la casa y a esos mismos maestros les pagamos para que nos pusieran el piso. Meses después hicimos ampliaciones, los muros de separación, la reja de afuera y así, de a poco. Costó, pero se hizo.

¿Cuáles fueron los últimos arreglos que le hizo a la casa?

Arreglar el ventanal, el piso de allá..., así, de a poquito. Arreglar las instalaciones eléctricas que hace años no se hacía, entonces se ha ido como conservando.

¿Piensa seguir haciendo arreglos a la casa?

De repente me dan ganas. Tengo un hijo que es chef y trabaja en Las Condes y llega muy tarde, lo acercan a Plaza Italia en una van, de ahí toma un colectivo que lo deja en Gabriela en el treinta y uno, y de ahí toma un taxi o un auto y lo tira para acá, y llega a veces como a las tres de la mañana. Eso es lo malo de vivir tan lejos...

¿Entonces usted se quiere cambiar?

Sí. Es que igual cuando los hijos crecen vienen los problemas, cuando los niños estaban chicos ningún drama. Yo por mí me quedo en La Pintana, yo le tengo aprecio a La Pintana, porque soy dirigente social, se trabaja mucho con los jóvenes, sobre todo en el tema de las barras, y me gustaba ayudarlos y todo eso, pero ahora como que me cansé. Hagas la labor social que hagas, si no estás encima de los jóvenes con terapia, con trabajo o dándole actividades, se pierden. Hay que estar trabajando constantemente con ellos o si no el trabajo no sirve.

¿Adónde se cambiaría?

Para mí lo ideal sería irme a La Florida o a Renca, pero en el sector donde vivíamos antes como campamento no. Pero me gustaría cambiarme de barrio.

¿Lo ha conversado con su marido?

Sí, porque como ahora está la posibilidad de comprar con subsidio acá, los mismos que viven acá. Pensamos vender esta casa y comprar o pedir un préstamo e irnos a otro sector. O si no, me decía, conservar esta casa y con un crédito comprar una casa en la playa y arrendarla. Pero igual, yo pienso en los niños, en los hijos. Tengo un hijo de quince, otro de veintidós y otro de veinticuatro y los otros ya son mayores, tienen como treinta años y el otro treinta y cinco.

¿Dónde viven sus hijos mayores?

Uno vive como a dos cuadras de acá, tiene su casita, y el otro vive en Gabriela.

¿Qué actividades realiza en su casa?

Bueno, mi hijo de quince años me ayuda bastante sí. Porque si yo trabajo el más beneficiado es él, como es el conchito es más regalón, me ayuda bastante con las labores domésticas, pero de la cocina y todo lo demás me encargo yo, del lavado y planchado. Pero son labores compartidas.

¿Qué hace cuando llega del trabajo?

Veo la ropa, si esta sucia hay que echarla a la lavadora; luego veo si está limpio el baño, la cocina, si mi hijo lo hizo bien, porque a veces limpia pero no como debería ser. Veo el patio, lavar, todas esas cosas.

Ahora yo llego más temprano, antes trabajaba hasta en la nocturna, llegaba a las diez y media de la noche. Ahora trabajo de las ocho hasta las cinco, dos días; otro día salgo a las cuatro y media, y otro día a la una. El día viernes salgo a la una y voy a pagar cuentas, hacer trámites.

¿Le gusta estar en la casa?

Me encanta mi casa, incluso en las vacaciones de verano me gusta estar en mi casa. No me gusta salir de la casa y dormir en otra cama que no es tuya, me dicen cómo tan fome, pero trabajo todo el año afuera, entonces lo que más quiero es disfrutar mi casa, estar aquí.

¿Qué espacio de la casa es el que más le gusta?

Aquí, compartir con los chiquillos cuando llegan; por ejemplo, a veces nos juntamos todos con mis nueras.

¿Su esposo, en qué trabaja su esposo?

Trabaja en Lampa, es maestro en estructuras metálicas.

¿En qué se transporta?

Auto no teníamos hace como diez años, pero igual tuvo que comprarse auto porque en locomoción era horrible y el trabajo de él siempre ha estado en el sector norte.

Como te decía, nos acostumbramos aquí, pero los fines de semana hay niños de catorce años armados, así que es un riesgo salir a la calle. Yo a veces, duermo súper mal el fin de semana cuando a mi hijo le tocan turnos largos y a veces se queda a alojar donde compañeros que viven más cerca y no se viene, por lo mismo, porque es un riesgo. A veces llega a las tres, cuatro, y lo dejan afuera en Gabriela, porque a esa hora los taxis y los autos no entran para acá.

¿Se siente bien en su casa?

Mira, los vecinos nos conocemos todos. Pero como te digo igual es peligroso porque vienen de otros lados, entonces es complicado. Aquí yo tengo dos perros, pero tengo dos perros porque no se puede estar sin perros. Aquí hay que aprender a vivir nomás.

¿Cómo describiría su casa?

Es chiquitita, pero la hemos ampliado. No la hemos ampliado hasta allá porque ese es el lugar para guardar el auto, además que mi hijo tiene expectativas de comprarse un auto. Esta es la cocina, el baño también es chico y teníamos la ilusión de ampliarlo pero no se va a poder.

Mi pieza... para mí que todo fuera grande, pero el espacio es reducido, entonces hay que adaptarse a lo que hay nomás. Pero lo ideal sería hacer el segundo piso, pero eso significa invertir más. Y al final yo le digo a mi esposo que igual vamos a quedar solos, porque son hombres y el hombre siempre tira para la familia de la mujer. No tengo ninguna esperanza de que ellos se queden con nosotros, porque van a emigrar también, cada uno va a tener su casa; entonces yo digo para que construir más..., porque nosotros tenemos hijos grandes, si fueran chicos, ahí sí.

¿Qué representa esta casa para usted?

Yo creo que todo, porque nosotros ya llevamos treinta y seis años casados, y estamos acá de 1983..., son hartos años, es parte de tu vida, para mí significa todo.

Es mi espacio, es mi casa, no sé. Hace once años que trabajo y hace once años que no la disfruto mucho, pero paso la mayor parte del tiempo acá, porque no hay nada como tu casa. Un hijo mío estuvo de allegado donde una hermana mía que quedó viuda y me decía “mami, ella es atenta y todo, me tiene mi espacio, pero no es como estar acá, mi espacio, mi casa, mi cama”.

Es lo mismo que me pasa cuando yo voy de vacaciones, yo doy ese ejemplo, ahora me entienden, porque ellos nunca habían salido de acá, siempre este sector y que ellos no veían más allá de La Pintana. La Pintana ha cambiado mucho eso sí, y tiene espacios buenos, pero igual como que da miedo, como están los jóvenes ahora...

Y si ese sueño de cambiarse de casa se concretiza ¿le daría pena cambiarse de casa?

Sí.

¿Por qué?

Porque son muchos años y como que uno igual le toma cariño a su alrededor, a su gente, a su entorno, porque yo con mi vecina es como si fuéramos de la familia, al frente igual. Los de allá, los de acá, los de... no eran vecinos de mi campamento, pero son varios años. Nosotros por ejemplo para el año nuevo salimos a la calle, estamos en la calle, ponemos un equipo, qué se yo, bailamos, nos celebramos y durante el año a veces no nos hablamos, por falta de tiempo, pero ese día sí es especial, la gente es mas festiva, se comunica más, es más festiva.

¿Esto es una población o un barrio? ¿Cómo lo identifica?

Es una población, la Eleuterio Ramírez.

¿Y este pedacito tiene algún nombre especial?

Mira, acá por ejemplo dicen: los de Quilicura allá al frente, los de La Granja están más allá y los de Renca por acá.

¿Se siguen llamando por sectores?

Sí, eso es lo que yo percibo, pero es así poh, aunque nunca lo hemos planteado, siempre dicen: “usted es la última de Renca”, los de Quilicura y una cosa así.

¿Todavía hay una cosa así?

Todavía.

¿Qué piensa de este barrio?

Mira, yo pienso de mis vecinos, de la gente que tengo alrededor, de la gente que tengo alrededor, que la gente es muy humana, muy solidaria; es gente como que viene de otra época, porque nosotros somos la mayoría no viejos, pero sí con hijos grandes, entonces yo pienso que aquí la gente es solidaria, no es mala, la juventud como que de repente, pero no es de acá, son de otros lados que vienen.

¿Pero del sector?

Sí, por ejemplo del Ombu, del Fundador, de La Primavera, pero que igual se mezcla por acá. En sí El Castillo no es malo, porque las páginas rojas dicen El Castillo nomás, El Castillo acá, allá. La Pintana a veces se identifica más por El Castillo que por La Pintana.

(Se le pregunta por una redada famosa entre grupos de delincuentes de La Pintana)

Incluso cuando yo me voy a trabajar, porque yo entró un cuarto para las ocho, entonces para poder tomar locomoción yo tengo que salir a las siete de la mañana, porque la locomoción igual es medias mala, no al punto qué bruto que mala, no pero sí uno tiene que salir con tiempo, pero yo ya saliendo 7:15, 7:20, me topo con todos los escolares, entonces pa’ llegar a la hora a mi trabajo o llegar antes de la hora.

¿Y eso que está cerca?

Sí, yo trabajo en la comuna, que para mí es una gran ventaja, porque hay otras personas que van a otros sectores, a Las Condes, allá a Quilicura; mi marido sale a las 6:15 y eso que va en auto, pa’ poder llegar un cuarto pa’ las ocho a su trabajo; es un sacrificio, por eso le digo siempre a mis

hijos para recibir beneficios hay que hacer sacrificarse. Nosotros nos hemos sacrificado hartito, y para criar cinco hijos acá en La Pintana, es un logro y gracias a Dios todos bien.

Y, retomando el tema de las actividades ¿ustedes hacen actividades en el barrio?

Hace como dos años yo tenía un taller de mujeres en mi casa; yo dejé todo eso en receso por el tema de estar trabajando y trabajaba muy largo los horarios, y bueno de repente igual yo les digo: “ya, juntemonos un fin de semana, pongamos tanta cantidad de plata, nos hacemos un asadito” y nos juntamos como quince o veinte mujeres.

¿Y se juntan?

Acá en la casa, pero como te digo hace dos años. Desde que tengo el perro no puedo hacer nada con mis amigas del barrio, con mis socias.

¿Le tienen miedo al perro?

Es que no me puedo descuidar y el perro salga para afuera. Y mi marido me dice “claro vas a hacer la fiesta con tus amigas y yo voy a tener que encerrarme con el perro y no salir”. El otro día igual estuvieron aquí y me dijeron “cuándo nos vamos a juntar que hace tiempo que no nos juntamos” y yo le digo: “juntemos plata y vamos a ver a unos vedetos (risas), nos pegamos una arrancada, una salida loca o a comernos una parrillada”, si de repente uno puede juntar plata, y como la mayoría trabaja de mis amigas les digo: “salgamos, juntemos plata y démoslos un gusto”. Está en que yo las motive y ellas van nomás.

¿Y se ayudan entre ustedes?

Yo a mi vecina de al lado yo no le pago nada, pero le encargo siempre mi casa y ella me cuida. De cuidarse, por ejemplo, antes cuando mis hijos estaban mas chicos y si yo no estaba y veía ella que ellos a veces discutían o peleaban, como jóvenes de trece y catorce años, y tú los dejas solos en una casa, hay diferencias y ella venía pa'cá y les decía: “ya niños déjense de pelear que tu mamá...”, y ella era la segunda mamá de ellos, y calladitos y pobres que le faltaran al respeto, y hasta el día de hoy ellos la quieren y la ayudan hartito. Y como te digo existió esa comunicación con ella, de la noche a la mañana, el hecho de vivir al lado, uno fue ya adquiriendo eso de familia, no es como vecinos, por eso te digo yo que en estos barrios así..., por eso pienso que he durado acá, porque la gente es muy solidaria, si le pasa algo al de al frente, al de acá, desgracias, no puede ser que se ayuden que cuando les cae preso el vecino..., si no que en cosas de enfermedad, duelos, lo que hace hacer a la gente más humana porque a veces cuesta.

¿Y esta población tiene servicios cerca?

Hay hartas cosas ahora porque, cuando nosotros llegamos no teníamos ni ambulancia, ni consultorio, pero ahora sí tenemos consultorio Santiago de Nueva Extremadura, que es una posta de urgencia, hasta con cirujanos, con rayos, que es un adelanto enorme para la comuna

y que atiende las 24 horas del día, toda la noche y estamos a un paso, tenemos caja vecina que uno va a pagar sus cuentas a Juanita, tenemos Servipag afuera, el supermercado; esas cosas no las teníamos antes, ahora vamos a tener tres vías exclusivas, entonces son un adelanto porque cuando llegamos acá nosotros teníamos una calle, unos van y otros vienen, nada más, pero sí se han hecho hartos adelantos, se han hecho bastantes.

¿Y lugares de recreación adonde se pueda ir?

Las plazas, pero igual las plazas de repente..., por ejemplo, nosotros fuimos un día a pasear al perro, nos vinimos y creo que al rato después pasaron unos tipos y se agarraron a balazos, entonces ya tan recreativas y tan seguras..., pero son así cosas que, no sé, del momento, cosas fortuitas, pero también es otro tema que hay que tratarlo. Pero no es tan solo aquí, sino que en todas partes donde se viva, porque mi hermana que estaba en La Florida le entraron a robar en plena luz del día y ella estando al frente, entonces esas cosas como te digo son chocantes. Entonces ella no tenía protección y ahora va a tener que enrejar todo y era un barrio bueno, te estoy hablando de San José de La Estrella, un barrio bueno, que era seguro, por eso te digo pasa en todas partes, no solo aquí.

¿Y qué otras actividades realizaba en el barrio? ¿Me puede contar un poco?

Las labores mías era el taller de mujeres, traía monitoras para que le hicieran pinturas en género, lo otro era repostería, kuchen, tortas, también teníamos un trabajo con las temporeras que se hacía un trabajo con las temporeras, y ahí se iba a Melipilla, Buin, y por intermedio de la municipalidad me conseguí esos paseos, paseos de verano y así.

¿Y eso por qué lo hacía?

Me gustaba.

¿Desde siempre?

Desde que llegué acá, o sea, trabajé mucho el tema de eso, de tener a la gente en actividad, de hacerlas trabajar, que se valorizaran ellas como mujer, que la labor de la mujer no era tan solo estar en la casa encerrada, sino que también habían otros espacios.

¿Cuándo dejó de hacer esto?

Por falta de tiempo, pero las ganas están; si ahora yo tengo tiempo lo vuelvo a hacer, pero como te digo la falta de tiempo, el hecho de trabajar afuera, de ser dueña de casa, de ser mamá, de tener tantas labores y más encima una labor social, es como mucho... pero si yo tuviera tiempo lo haría.

¿Y su marido, su hijo, se implican?

Sí, sí porque ellos por ejemplo igual tenían un club deportivo con jóvenes de su edad, hacían sus encuentros, qué sé yo, sus juegos, ellos también participaban, incluso siempre les dije: “ustedes pueden jugar con quien quieran independiente si es drogadicto o alcohólico lo que sea, ladrón, lo que sea, pero ustedes mientras no lo hagan, ustedes pueden compartir con ellos, jugar a la pelota, hacer actividades recreativas”, todo le decía yo, pero no inmiscuirse, pero tampoco les podía decirle que fueran discriminatorios, porque a la final ellos están acá, porque ellos son hombres, yo les decía aquí por curiosidad tú vas a querer probar cosas que no debes, por ejemplo el alcohol, las drogas, pero lo importante es no quedar pegado, tener fuerza de voluntad, porque a nadie le meten a la fuerza algo, ni la droga, ni el alcohol, ni el cigarro, si tú lo haces es porque a ti te gusta, así que... Igual me salió uno por ahí bueno pa’ las fiestas, que sale el fin de semana, pero tiene sus límites y él tiene tres hijos, pero fíjese que el fin de semana le gusta salir con sus amigos.

¿Ese es su hijo que vive en La Pintana?

Sí.

¿Y por que él se quedó acá?

Por estar cerca de nosotros y el hijo hombre es el más apegado a uno y me dice: “yo me compre casa cerca pa’ estar cerca de ustedes y ahora ustedes quieren irse, cómo es la cuestión!”. Así nomás es, le digo yo, y me dice “mami, igual tengo otras proyecciones, igual quiero salir de acá”.

¿Por qué?

Por lo mismo, por darle un mayor estatus a su hijo y que vean otros barrios, que sea aquí nomás.

¿Acá es muy aislado?

No tan aislado, pero siempre está el riesgo de que los hijos puedan meterse en problemas, que puedan qué sé yo, la misma droga, esos son riesgos, mientras uno esté acá uno les puede dar todo el apoyo, pero ellos también tienen que ser con fuerza de voluntad y decir no, no más..., hasta en las mejores familias pasa.

¿Y su hijo más pequeño, él va al colegio aquí?

Sí, sí.

¿Está cerca?

Sí, se va caminando, lo vamos a dejar a veces en el auto.

¿Todos sus hijos estuvieron en un colegio en La Pintana?

Sí.

¿Por qué eligieron un colegio acá?

Por cercanía y la calidad no es mala, por ejemplo, los míos estudiaron dos en el Mariano Latorre, que es donde estoy trabajando yo ahora y son excelentes los profesores, son los alumnos los flojos (risas); lo bueno que son profesores de otra época que les enseñan los valores a los jóvenes y eso es rescatable.

¿Es bueno que La Pintana tenga buenos colegios?

Sí, por ejemplo está el Marcelino Champañard (sic), que es un colegio marista súper bueno, El Nosedal, El Almendral, El Blas Cañas, que están dentro de La Pintana, son colegios de prestigio; bueno, así que no es necesario salir fuera de la comuna para estudiar.

¿Cuáles son los conflictos que hay acá en el sector?

Creo que el mayor problema acá es el hacinamiento, la gente de escasos recursos no puede ampliarse.

¿Hay gente que tiene casas más pequeñas que la de usted y que no ha podido ampliarse?

Sí, hay harta gente que no ha podido ampliarse, que las familias se han ido agrandando y con suerte hacen un ampliado pa' atrás de madera; todavía hay gente que le cuesta, le cuesta..., le ha costado salir de la pobreza. Sí, sí, yo creo que ese es el mayor problema que hay, algunos porque no se esfuerzan, algunos tienen las posibilidades y no lo hacen, se acostumbran a vivir amontonados.

¿Usted cree que esto entonces genera conflicto?

Sí, porque de ahí parte el tema de la droga, de la violencia intrafamiliar, el tema de la delincuencia, el tema de la deserción escolar; entonces familias mal constituidas genera todo eso. No sé pero ese es mi punto de vista, lo que percibo acá.

¿Se siente parte del barrio?

Sí, sí.

¿Cuál sería la identidad del barrio?

Yo creo que las personas, la gente acá de esfuerzo, porque acá hay una mayor parte de la gente que es de esfuerzo, es de trabajo, muchos van a trabajar a Las Condes; como te digo, mi marido va a Lampa, Quilicura, entonces yo pienso que lo que los define a todos acá es las ganas de superarse, siempre acá hay gente que quiere rescatar esto, como que quiere darle otra imagen hacia fuera, proyectarse de otra manera, no como nos miran.

¿Usted cree que se mira muy mal a La Pintana? ¿Lo ha sentido?

Sí, porque, por ejemplo, yo tengo hermanos que viven en Maipú, en La Florida, en Renca, en todos lados ya, no en el sur pero pasa algo por ejemplo y me llaman y me dicen: “oye, ¿qué pasó en La Pintana? ¿Cuándo te vai a cambiar de barrio, ese barrio no es para ustedes o querís ver a tu hijo en la tele?! Cosas así, entonces esa es la imagen que se da, entonces le digo: “oye, déjame tranquila que yo sé lo que hago, por algo estoy acá”. Igual en el fondo me gustaría irme, pero no tengo la situación ni los medios para decir “yo vendo aquí y me compro en otro lado, me voy”, no se puede, pero si tuviera la oportunidad de irme y tuviera una casa mejor me iría, pero como te digo trato de todos los medios de cambiarle la imagen. Yo le decía: “qué tanto, si estás puro cerca de la San Luis”, porque también la San Luis es conflictiva, así que por ese lado me defiendo, me atacan mi barrio, yo le ataco el de él (risas).

Pasando un poco al tema de la ciudad, ¿cree usted que conoce bien Santiago?

No, no.

¿Por qué? ¿Se pierde?

(Risas) Sobre todo en el metro, porque yo en el verano estuve haciendo..., el año pasado hice un curso de perfeccionamiento para asistentes de la educación que era allá en el instituto Álvaro Casa Nueva (sic), en el centro, entonces cuando llegue allá y vamos allá y vamos acá decían mis compañeras, ¡pero dónde! Cuantos años que no iba al centro yo... Entonces uno se relaciona acá, Puente Alto, San Bernardo y La Pintana.

¿Se movía por acá?

Claro, alrededor, lo más lejos Tobalaba, Américo Vespucio, lo más lejos... el mall y nada más, y después cuando empezamos a salir al centro todo, a ver otras cosas y yo decía: “qué lata, tantos años uno que vivía tan cerca”, vivía hasta los veintidós años, porque me case súper joven, y de ahí me cambié para acá, yo decía: “vivíamos a un paso de Santiago y nunca lo conocí tan bien como podría haberlo conocido”. Pero como te digo no conozco también, no.

¿Qué lugares conoce de Santiago o se ubica?

Hasta Mapocho, pero ahí nomás, no muy que digamos qué bruto que lo conozco, porque me nombran la calle Compañía y no tengo idea dónde queda la calle Compañía, la calle Merced tampoco; tengo que llegar con alguien que me diga esta es la calle, pero yo de llegar sola no llego.

Pero ahora que fue sola por su capacitación, ¿le gustó lo que vio?, ¿le gustó la ciudad?

No, no.

¿Por qué?

Mucha gente, para empezar las micros venían llenas, la incomodidad, el trayecto largo, el metro igual, no me gustó para nada.

¿Prefirió acá?

Sí, justamente, es como que si tú fueras del campo y te vinieras a la ciudad.

¿Así sintió?

Justamente (risas), una pueblerina.

(En ese momento llega el hijo que viene de la casa de la polola. La señora comenta que es bueno que tenga polola, así no pierde el tiempo en otras cosas como drogas, etc.)

¿Usted realiza actividades fuera de la comuna?

Sí, bueno, cuando tenemos que ir a comprar ropa pa' los chiquillos, zapatillas, vamos a los mall.

¿Dónde?

Normalmente vamos a Tobalaba, que es más cerca, pero ahí nomás, que no es tan lejos.

¿Los doctores?

Acá.

¿Va al consultorio?

Sí, porque yo soy diabética y tengo controles en el consultorio y medicamentos y todo..., y mi esposo que ha estado más enfermo va pero afuera, se compra sus bonos porque, a propósito del terremoto, él quedó con una trombosis en un ojo.

¿Eso le pasó por el terremoto?

Sí, es que con el terremoto vinieron muchas enfermedades, aparte que lo perjudicó el fumar mucho.

¿Su trabajo le queda cómodo que sea en la misma comuna?

Sí.

¿Eso es lo más cerca que ha trabajado?

Sí, lejos nunca he trabajado.

¿Ese fue su primer trabajo fuera de la casa?

Sí, como te digo hace once años, yo antes me dedique a ser dueña de casa.

¿Nunca tuvo otro trabajo en la casa?

Sí, trabajaba acá, cortaba el pelo, pero igual ayudaba, de alguna u otra manera ayudaba al presupuesto, porque aparte de todo tenía hijos chicos, pero igual hice cursos de peluquería, capacitándome siempre... Eso es esfuerzo de uno, el que quiere estudiar estudia y el que no, no, pero las posibilidades están.

¿Y ese trabajo en el colegio cómo lo encontró?

Por ser dirigente social, el hecho de haber sido dirigente social me significó que yo tuviera amistades en la municipalidad, que yo tuviera contactos, y entonces de ahí yo tuve más posibilidades de entrar a este trabajo remunerado.

¿Está contenta con el colegio?

Estuve once años en un colegio, pero de básica, bueno, todo, y el año pasado me planteé un desafío: por qué llevar tantos años en este colegio si los demás se cambian, mis compañeros, los asistentes educativos y por qué yo sigo acá; me voy a cambiar a otro colegio, y como era básica yo quería la media, tirarme pal' lado de la media; igual estuve años trabajando en la educación nocturna, pero no es lo mismo, igual tratas con gente adulta de distintas edades, pero acá en la media son más difícil, son niños con riesgo social, bastantes, era una lucha, yo pienso que, bueno, yo digo, voy a morir tratando de arreglar las cosas, pero, bueno, por algo uno está ahí.

¿Y se cambió?

Sí, me cambié y estoy ahí en el Mariano Latorre en educación media.

¿También está en La Pintana?

Sí, sí son colegios municipales, pero uno pide traslado, cambios internos que se hacen, pero me va bien.

Usted decía que salía a las siete de la mañana. ¿Cuánto tiempo se demora en micro?

Llego 7:15, 7:20, como llego a ver los libros lo hago en la mañana, la asistencia, los fugados y si hay fugados tengo que verlos cuando lleguen y llamar al apoderado, tengo que ir a la casa. En este colegio también salen muchas niñas embarazadas y el otro día un cabro me dice: "Oiga, aquí salen puras niñas embarazadas", "y gay también", le dije yo (risas) y era gay... Pero buena relación con los jóvenes; un día falté porque hubo un problema y no fui a trabajar, y cuando llegué el día miércoles –yo de marzo que estoy ahí, marzo, abril, mayo–, y llegué yo y casi todos me habían echado de menos: "usted ¿por qué no vino a clases, ¡fresca!, ¿por qué faltó?". "De flojera", les dije yo (risas), nunca pensé que en tan poco tiempo podrían echarme de menos.

¿Hay una buena relación?

Soy inspectora de los terceros medios, como hay inspectora de los segundos medios, primeros.

¿Cuántos alumnos hay?

En general hay 1.100 alumnos, es grande; en el que estaba antes habían 380, máximo 400 alumnos, más no, y acá yo me encontré con el triple.

¿Y los alumnos son de La Pintana?

Casi la mayoría; son pocos los que vienen por ejemplo de Puente Alto y del Bosque, y la gran mayoría pa' más remate son del Castillo; yo me voy en la mañana y ya van alumnos y me dicen: "¡inspectora! ¿A qué hora salimos hoy día?", y vengo en la tarde con ellos: "suba nomás inspectora".

¿Dónde queda?

En Bernardino parada, donde estaba la muni vieja, en Puerto Alegre, un poquito más abajo...

(Cuenta de la relación que tiene con los alumnos y que el hecho de vivir en la comuna en que trabaja hace que la conozcan y reconozcan en la calle.)

Volviendo un poco, usted me decía que sus hermanos viven todos fuera de La Pintana

Sí, todos.

¿Pero ellos vivían en el campamento con usted?

No, yo soy la de más escasos recursos, la más pobre.

¿Por qué usted de qué comuna era? No me acuerdo

De Renca.

Ah, ¿y cuando se casó es que se fue al campamento?

Sí.

¿Y cómo es la relación con sus hermanos? ¿Se visitan?

Mira, lo último que hicimos, porque mis papás ya no están, entonces como una de mis hermanas rescató la casa de mis papás que no estaba abandonada, pero había unos familiares que no correspondía estar ahí, la arregló, la remodeló, le hizo otro baño y arrendó todas las piezas. Porque la casa de mis papás es como una cuadra, grande, tiene un taller mecánico; es una buena casa, porque con todos los terremotos no se ha caído y en Renca, toda una casa bien grande así; mi hermana arrendó el taller mecánico, arrendó todo y la plata de los mismos arriendos va

haciendo más arreglos y como somos éramos trece, ahora quedamos nueve, con mi hermana viuda en La Florida, y la idea de ella dice que es más adelante, los que estamos vivos, arrendar la casa y la plata del arriendo un mes pa' uno, un mes pa' otro y así, o sea, esa es la idea, por eso ella tomó el mando de todo y todos quedamos de acuerdo, y hace prácticamente... nos juntamos todos los hermanos y tenemos un video, son todos mayores, yo y una hermana más somos las menores, de 60, 65, hasta 75 el mayor y la viuda que tiene 60 años, yo tengo 52 y mi hermana tiene 50 y la otra tiene 48, la más chica. Nos juntamos y nos reíamos, era como si fuéramos cabros chicos todos, pero bien, buena relación con mis hermanos.

¿Pero usted los visita?

No nos juntamos mucho, cuando nos juntamos nos juntamos en la casa que era de mis papás, o sea, que es de mi papá, prácticamente la herencia que nos dejaron a nosotros, o si no donde mi hermana en La Florida.

¿Pero no se ven seguido?

No, pero cuando queremos juntarnos nos juntamos las tres que somos las más unidas. Una vive en un departamento en Santa Isabel, la otra vive en La Florida y yo, pero somos las más unidas.

¿O sea, usted realiza pocas actividades fuera de la comuna? ¿No sale mucho?

Sí, es que por eso te digo, como que uno se estresa, que se cansa.

¿A usted le gusta estar en su casa?

Sí. A parte que yo me di cuenta que cuando dejé de trabajar en la nocturna yo empecé a rescatar a mi familia, porque mis hijos cada uno hacía su vida, no llegaban temprano porque yo no estaba acá, pero ahora que yo estoy acá vienen a verme, estamos más en familia, les gusta venir para acá porque saben que se van a encontrar conmigo, pero antes no era así, ni con todas las horas extras que me paguen ni con toda la plata que yo tenga voy a rescatar a mis hijos si se meten en líos, entonces dejé de trabajar por eso también, dejé de trabajar en la noche por eso; ya estaban en una edad difícil, no vigilarlos, porque yo sé que está allá donde la polola y ella es evangélica y la familia de ella también, así que son de buenos valores, no es que se vaya a meter a una casa donde hay de todo, por eso te digo que he tenido suerte porque como te digo cuesta criar hijos.

Y si usted sale por trámites u otras cosas, ¿adónde va?, ¿al mall?

Sí, hoy día fui a San Bernardo a pagar una letra.

¿Va a San Bernardo?

Sí, en colectivo, fui a pagar a Copeuch, entonces fui a pagarlo aquí poh.

¿Lo más lejos que va es a San Bernardo?

Sí, los trámites personales míos, pero lo demás como te digo no es tan lejos.

¿Amigos que vivan fuera de acá, que visite?

No, están todos acá.

¿Le gustaría poder salir más?

No, como que ya me encerré, ya tengo un horario, así que no sé, no me gustaría, como que uno se encierra acá.

¿Pero por qué se encierra?

No pa' no compartir con los demás, pero como salir afuera al dentista, de buscar otros espacios afuera de la comuna, no.

¿Dónde cree que pasa más tiempo: dentro o fuera de la casa?

Afuera, por el trabajo yo creo, es poco lo que paso acá, porque tengo que aprovechar al máximo.

¿A usted le gusta la situación en la que está su casa en relación con la comuna?

Sí, por que acá al fondo allá hay más..., no sé, no me podría haber acostumbrado pa' allá pero acá sí, no es tan malo.

Y respecto a la ciudad, ¿La Pintana está lejos, cerca?

Ahora está más cerca por el hecho de tener locomoción, pero igual con el TS, pero igual está lejos, sí, sí está lejos.

Cuando usted estaba haciendo ese curso en el centro, ¿cuánto se demoraba?

Una hora tenía que irme.

¿Y le gustaba hacer ese trayecto?

No, no hallaba la hora que terminara, fueron como ocho meses más o menos, los puros días sábados, yo los días sábado en vez de estar en mi casa me iba a estudiar; también fue agotador porque el día sábado tenía que hacer aseo, lavar, como toda dueña de casa, el fin de semana de dejar todo organizado para la semana, y eso significó que me fuera atrasando y teniendo más actividades de las que tenía.

¿Cómo se las arreglan los otros miembros de su casa para movilizarse?

Andan en micro nomás.

Usted me dijo que tiene un hijo que estudia y el otro trabaja como chef y anda en micro largos trayectos y ¿el otro?

Trabaja con mi marido, se va con él en auto, ellos no pueden andar en micro, mi hijo sobre todo (risas) está acostumbrado, se acostumbró, él no va si no está el auto, él no va si el papá no va, el papá no va.

¿Y usted sabe manejar?

Hice un curso y nunca saqué licencia porque él nunca me dejó, y yo le reclamo ahora porque él nunca..., con el problema a la vista no puede manejar y si maneja es ahí nomás, pero yo le digo si él me hubiese enseñado y si yo hubiese de un principio tomado el auto a lo mejor yo sería mejor chofer que él, ahora le digo que por egoísta tiene que recurrir a que mi hijo maneje...

Seguimos hablando de otras cosas y se da por terminada la entrevista

CARACTERIZACIÓN SOCIAL, ECONÓMICA Y GEOGRÁFICA DE LOS TERRENOS DE ESTUDIO.

La Unidad Vecinal Portales pertenece a la comuna de Estación Central y se ubica en el pericentro de la ciudad, límite externo del anillo interior de Santiago. Colinda con las comunas de Lo Prado y Quinta Normal por el norte. Maipú, Cerrillos y Pedro Aguirre Cerda por el sur. Pudahuel por el oeste y con la comuna de Santiago por el este.

Mapa de la zona de estudio en el departamento de Canelones, Uruguay. El mapa muestra la división en parroquias, con la parroquia de Villa Portales sombreada en rojo oscuro y la Estación Central en rojo claro. Se incluyen una escala de 0 a 4 km y una flecha que indica el norte.

La comuna de Estación Central, a pesar de ser una comuna de gran centralidad por su proximidad con el centro financiero y político del país, posee diversos elementos que han

⁶⁵ Información obtenida del “Cuarto Informe y Anexo Metodológico. Unidad Vecinal Portales”. Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado (2007-2008).

contribuido al aislamiento y segregación de algunos espacios comunales. Por ejemplo, en el sector sur de la comuna se localiza el ex vertedero Lo Errázuriz, con más de cien hectáreas de terreno cercado, lo que es una barrera para quienes habitan en sus márgenes. Junto a él, el Zanjón de la Aguada y el canal Ortuzano son límites naturales que no permiten el paso hacia las comunas de Cerrillos y Lo Espejo. Por el sector oriente es la línea férrea la que no posibilita una conexión expedita con la comuna de Santiago. La maestraza San Eugenio tampoco permite el paso hacia la comuna de Pedro Aguirre Cerda (Pladeco, 2005-2010).

Sin embargo, y si bien parece un poco difícil la conexión vial entre las comunas más próximas, la comuna presenta una buena accesibilidad respecto de las afueras de la ciudad de Santiago, ya que posee el acceso a la ruta 68 que conecta con la ciudad de Valparaíso y con el aeropuerto internacional. Tiene un buen acceso hacia la ruta 78, la autopista del Sol y la Ruta 5 norte que comunica el sur y el norte del país. Además la comuna está servida por unas de las vías estructurantes de la ciudad de Santiago más importantes, como es la Avenida Pajaritos y La Alameda. Por esto mismo cuenta con buena accesibilidad al transporte público y al metro, habiendo cuatro estaciones de metro dentro de la comuna. Otra de las características importantes de esta comuna es que en ella se ubican los terminales de buses San Borja, Alameda y Tur Bus y la Estación Ferroviaria. Lo anterior, ha permitido que en los sectores cercanos a la comuna se desarrollen actividades comerciales; centros comerciales, almacenes, hoteles y restaurantes. (Pladeco, 2005-2010).

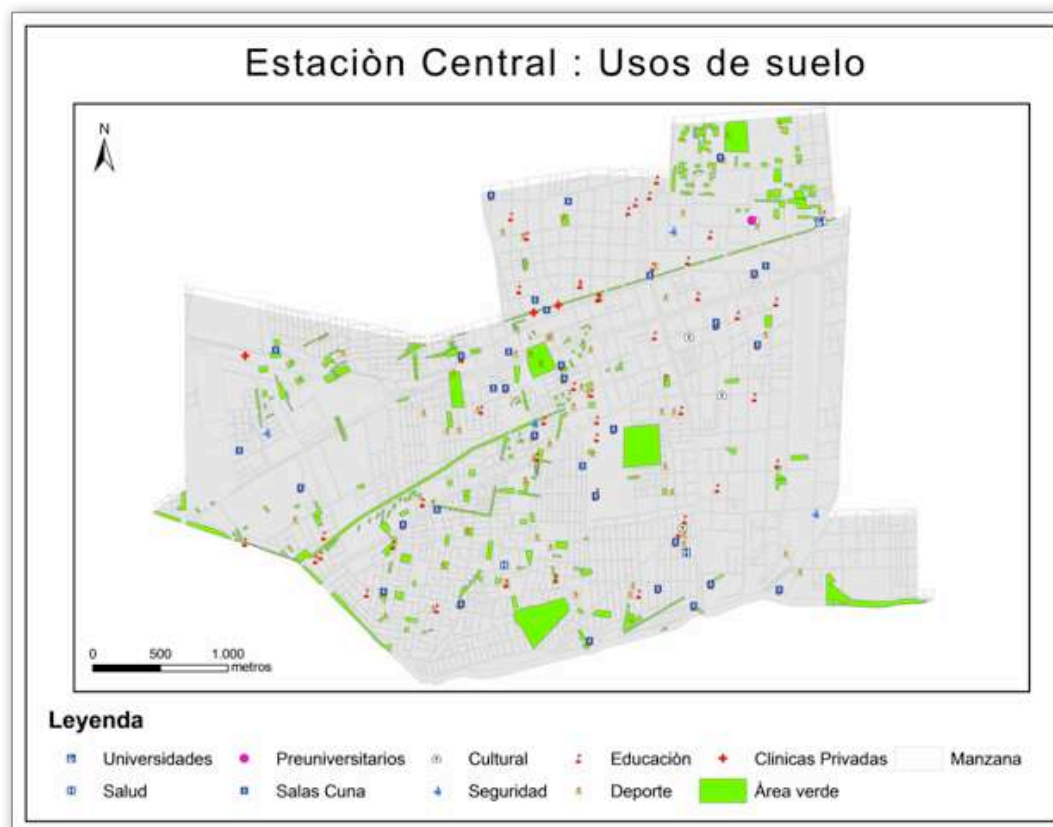
Según el informe Pladeco 2005-2010, la población de esta comuna disminuyó desde el año 1992 hasta el año 2002 de 140.896 habitantes a 130.394, experimentando una tasa intercensal de -7,4%. Al mismo tiempo, en la comuna la población menor de 15 años vayo de un 25,5% a un 21,6%, mientras que el porcentaje de personas de 65 años o más aumentó desde 7,9% a 10,5%. Y la población entre 15 y 65 años ha variado desde un 66,6% hasta un 67,9%.

La población de la comuna ha experimentado también mejoras en su nivel de educación. En este sentido, Estación Central se ubica en el lugar número 30 entre las comunas, según el porcentaje de población con formación técnica o universitaria, mientras que en 1992 se ubicaba en el lugar 36 (Pladeco, 2005-2010).

En relación con la tasa de participación de la fuerza de trabajo, las personas ocupadas o que buscan trabajo, aumentó de un 50% a un 54%. Principalmente, los hombres de la comuna se ocupan como mecánicos o artesanos. Se destaca un incremento del 8% en el grupo de técnicos y trabajadores entre 1992 y 2002. Las mujeres, por su parte, pasan de ocuparse principalmente como personal administrativo en el año 2002 a ocuparse como técnicos, trabajadoras de servicios y no calificadas, todas con un 18% de importancia. En relación con las categorías ocupacionales, esta comuna muestra una estructura muy similar con el promedio del país, desempeñándose

sus habitantes principalmente como trabajadores asalariados, seguidos por trabajadores por cuenta propia. Las principales ramas de actividad económica de la comuna son la industria y el comercio, cayendo la primera y aumentando la segunda en los últimos diez años. Se observa también un aumento de las actividades inmobiliarias (Pladeco, 2005-2010).

Figura N° 87: Usos del suelo de la comuna de Estación Central



Fuente: Elaboración propia basada en datos del OCUC (2010).

Villa Portales en el contexto actual⁶⁶

Para el caso de nuestra investigación, nos interesamos específicamente en la Unidad Vecinal Portales, la cual limita al norte con la Avenida Portales y la Avenida El Arrayán. Al sur con la Avenida El Belloto, al este con Avenida Las Sophoras y al oeste con la Autopista central San Alberto Hurtado.

Villa Portales se encuentra en un entorno privilegiado de la ciudad. Se inserta en el área continua del triángulo central de Santiago, y posee la mayor concentración de servicios y equipamientos. En este sentido, el barrio está emplazado en un área central metropolitana, con acceso a redes de infraestructuras vial importantes –transporte urbano y metro– y proximidad

⁶⁶ La información y tablas que se presentan en este apartado se basan también en el estudio realizado por el Observatorio Social de la Universidad Alberto Hurtado entre los años 2007 y 2008.

social. Sin embargo, y pese a esta centralidad, podemos observar que Villa Portales está rodeada por grandes construcciones que le dan un carácter de aislamiento; por un lado se encuentra la Universidad de Santiago de Chile, por el otro está el parque Quinta Normal y al oeste la autopista Alberto Hurtado.

El territorio donde está emplazada la Unidad Vecinal Portales es un territorio muy amplio de 31 hectáreas, de las cuales el uso del suelo corresponde a un 20% del total. Existen en la actualidad 1.860 viviendas, de las cuales 1.500 son departamentos (block como unidades habitacionales) y 360 son casas (plazuelas como unidades habitacionales), conformación urbanística que en un comienzo albergó a once mil habitantes. Sin embargo, en la actualidad, y según datos del Censo 2002, viven en la Villa aproximadamente 5.991 personas, con una densidad de 360 hab/ha. Por otro lado, el volumen construido corresponde a 175.000 m² y las viviendas tienen 96 m².

Los edificios de la Villa tienen una altura de entre cinco y siete pisos. Sin embargo, estos últimos, debido a su elevada altura (blocks 1 y 2) –altura que supera la permitida–, tienen una vía de circulación elevada sobre dos pisos inferiores, es decir, sobre el tercer piso, lo que permitió cumplir con una normativa de acceso a los departamentos de pisos superiores sin tener ascensor. Estos departamentos poseen una disposición hacia el extremo poniente del conjunto, con una longitud de 240 m cada uno, ubicación que les permite tener una vista hacia la Cordillera de Los Andes por el oriente y de la Cordillera de La Costa por el poniente. Mientras que los edificios más pequeños, de cinco pisos, están en directa relación con la vegetación y los árboles que rodean a todo el conjunto. Las viviendas, en cambio, se encuentran también rodeadas de vegetación y árboles frutales que les dan nombre a las 15 plazoletas, con la excepción de la plazoleta El Limón, donde se encuentra la multicancha.

Tabla N° 9: Block y plazuelas de Villa Portales

BLOCKS	DEPARTAMENTOS	PLAZUELAS	CASAS
BLOCK N° 1	210	CIRUELO	8
BLOCK N° 2	214	NOGAL	26
BLOCK N° 3	108	PLATANO	12
BLOCK N° 4	71	JACARANDA	24
BLOCK N° 5	71	MANZANO	8
BLOCK N° 6	71	PERAL	4
BLOCK N° 7	71	SAUCE	16
BLOCK N° 8	66	PEUMO	20
BLOCK N° 9	62	DURAZNO	8
BLOCK N° 10	64	CEREZOS	20
BLOCK N° 11	73	DAMASCO	24
BLOCK N° 12	71	ALAMO	24
BLOCK N° 13	71	HIGUERA	24
BLOCK N° 14	71	NARANJO	24
BLOCK N° 15	71	CALLES	
BLOCK N° 16	71	EL ARRAYAN	36
BLOCK N° 17	71	EL BELLOTO	12
BLOCK N° 18	48		
BLOCK N° 19	82		

Fuente: Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado (2007-2008).

En cuanto a la distribución etaria, Villa Portales tiene un número importante de habitantes entre 30 y 49 años que representan el 27,8% (1.674 habitantes). Le sigue una población joven que equivale al 20,3% del total (1.114 habitantes) y luego una población entre los 20 y los 29 años de edad.

Tabla N° 10: Grupo etario de los habitantes de Villa Portales y la comuna

GRUPO ETARIO	0-4	5-19	20-29	30-49	50-64	65 y más	TOTAL POB
Villa Portales	300	1221	1114	1674	809	902	6020
	5,0%	20,3%	18,5%	27,8%	13,4%	15,0%	100,0%
Total Estación Central	8.569	29.458	22.660	37.837	18.213	13.657	130.394
	6,6%	22,6%	17,4%	29,0%	14,0%	10,5%	100,0%

Fuente: Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado (2007-2008).

En relación al nivel educacional de los jefes de hogar de la Villa, podemos observar que estos tienen un nivel importante de educación. Más de un 30% de los jefes de hogar tiene educación media completa y un 28% tiene estudios universitarios o técnicos profesionales completos. Al mismo tiempo, nos encontramos con un alto porcentaje de habitantes que se desempeñan en el sector privado, 34%; un 19% son estudiantes y un 15% están jubilados, mientras que un 13% de los jefes de hogar se desempeña en forma independiente.

Tabla N° 11: Nivel educacional del jefe de hogar

Nivel educacional	Hombres	Mujer	
Ninguno	0,3%	1,3%	0,7%
Básica incompleta	5,2%	14,3%	8,8%
Básica completa	2,9%	5,1%	3,8%
Media científico-humanista incompleta	6,2%	15,4%	9,9%
Media científico-humanista completa	22,5%	23,8%	23,0%
Media técnico-profesional incompleta	1,4%	1,1%	1,3%
Media técnico-profesional completa	9,2%	7,5%	8,5%
Instituto profesional incompleta	3,9%	4,0%	3,9%
Instituto profesional completa	11,2%	8,4%	10,0%
Educación universitaria incompleta	12,5%	9,1%	11,1%
Educación universitaria completa	23,9%	8,6%	17,7%
Educación básica de adultos	0,4%	0,7%	0,5%
Educación media de adultos	0,3%	0,6%	0,4%
NS/NR	0,3%	0,1%	0,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado (2007-2008).

Tabla N° 12: Situación laboral

Situación laboral en el último mes	Población mayor de 12 años	Jefes de hogar
Empleador	0,6%	0,9%
Trabajador por cuenta propia	9,1%	13%
Trabajador o empleado publico	5,3%	6%
Empleado u obrero del sector privado	34,2%	37,8%
Servicio doméstico	1,4%	0,9%
Estudiante	19,2%	3,5%
Sin trabajo, buscando	3,2%	2%
Sin trabajo, buscando por primera vez	0,3%	0,2%
Sin trabajo (no busca)	10%	5,4%
Jubilado o pensionado	14,9%	28,9%
Otro	1,8%	1,5%
Total	100%	100%

Fuente: Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado (2007-2008).

En este sentido, y en relación con las edades y el nivel educativo alcanzado por los habitantes de Villa Portales, podemos observar que nos encontramos con una diversidad muy rica de perfiles. Por un lado, con un importante grupo de personas mayores, al mismo tiempo que un contingente de población que corresponde a técnicos y profesionales (jubilados o activos, un grupo importante de población flotante, en su mayoría arrendatarios y estudiantes de la Universidad de Santiago [universidad que colinda con la Villa]), y una población migrante que elige a la Villa por su ubicación con respecto a la ciudad y a los precios de arriendos.

Por otro lado, y en relación con los ingresos, se observa que el promedio mensual de los hogares es superior a los \$ 600.000,⁶⁷ lo que es proporcional con el ingreso por hogar comunal de Estación Central.

⁶⁷ Lo que equivale a aproximadamente US\$ 1.200.

Tabla N° 13: Nivel del ingreso promedio según sexo del jefe de hogar

Hogares	Promedio del ingreso total mensual del hogar
Ingreso jefes mujeres	459.038
Ingreso jefes hombres	717.618
Total hogares	613.306

Fuente: Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado (2007-2008).

En cuanto a la vivienda podemos decir que cerca del 60% de los jefes de hogar de la Villa son propietarios de su vivienda, el 34% corresponde a arrendatarios y solo un 1,6% vive en condición de allegados.

Tabla N° 14: Situación de propiedad en que se encuentra la vivienda

Propiedad de la vivienda	N° de casos	%
Allegado	29	1,7%
Arrendatario	598	33,9%
Propietario	1052	60,0%
Otro	78	4,4%
Total	1754	100,0%

Fuente: Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado (2007-2008).

Al mismo tiempo notamos que Villa Portales está conformada por población que habita en ella hace más de diez años, los que en su mayoría son propietarios de sus viviendas, tal como afirmábamos anteriormente, situación que podría indicarnos un importante arraigo al barrio.

Tabla N° 15: Años en el barrio

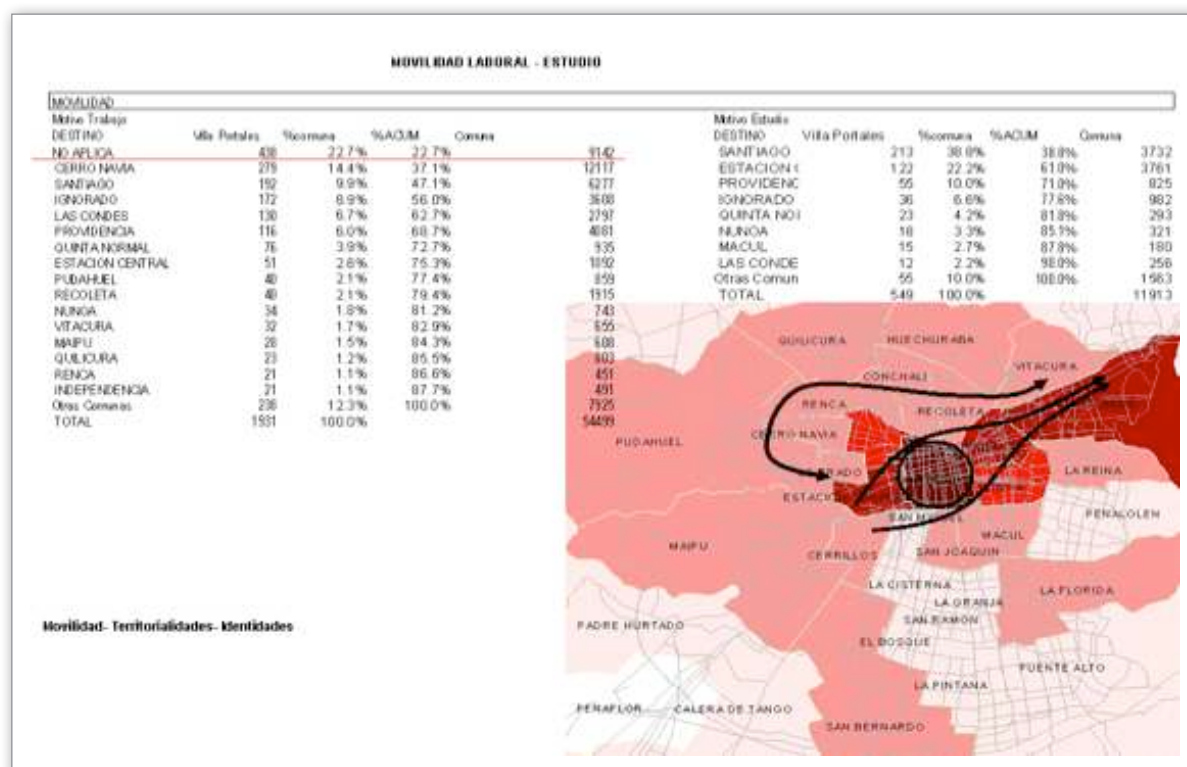
Antigüedad en el barrio	N° de casos	%
Menos de 1 año	157	9,0 %
De 1 a 4 años	326	18,6%
De 5 a 9 años	194	11,1%
Más de 10 años (pero no desde el origen)	671	38,3%
Desde que se originó la Villa	405	23,1%
Total	1753	100,0

Fuente: Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado (2007-2008).

Otro de los aspectos interesantes de destacar es el que tiene relación con la ubicación del lugar trabajo y el lugar donde estudian sus habitantes. La mayoría de los habitantes de Villa Portales afirma salir a buscar oportunidades laborales o mejores opciones educacionales fuera de su comuna. La mayoría de los habitantes trabaja fuera de su comuna o en la misma comuna, pero lejos del barrio.

La mayoría de los activos trabaja en la comuna de Cerro Navia y en el conjunto de comunas Centro Oriente: Santiago, Providencia y Las Condes. La movilidad escolar es menor y se concentra en la misma comuna de Estación Central y Santiago Centro, tal como lo expresa la siguiente figura y el cuadro que la acompaña.

Figura N° 88: Movilidad diaria por motivos de trabajo y estudio a otras comunas del Área Metropolitana de Santiago.



Fuente. Equipo Quiero Mi Barrio, Villa Portales. Basado en datos de INE (Censo 2002).

Tabla N° 16: Localización del trabajo y del estudio

Localización	Localización del trabajo	Localización de establecimientos educativos
En el barrio	7,5%	6,3%
En los alrededores del barrio	5,9%	13,7%
Lejos del barrio pero dentro de la comuna	8,4%	7,7%
Fuera de la comuna	78,2%	71,5%
Total	100 %	100%

Fuente: Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado (2007-2008).

Por otro parte, los servicios públicos que ofrece la comuna, como la salud, se revelan según este estudio como los más frecuentados por los habitantes, mientras que los servicios relacionados con educación, bibliotecas y servicios sociales son utilizados en menor medida. Sin embargo, los servicios privados (comercios, supermercados, farmacias, centros de pago etc.) son utilizados con mayor intensidad por los habitantes.

Tabla N° 17: Uso de los servicios o espacios comunales

Comercio	92,3%
Centro de pagos	74,1%
Bancos	68,9%
Registro Civil	51,5%
Espacios religiosos	36,8%
Servicios públicos	34,5%
Servicios de salud	30,2%
Cibercafés, infocentros	23,3%
Bibliotecas	23,3%
Espacios culturales	20,2%
Equipamiento deportivo y recreación	19,9%
Centro educacionales	15%
Servicios social	6,2%

Fuente: Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado (2007-2008).

Finalmente, se puede agregar que la gran mayoría de los vecinos de Villa Portales (el 80,3%) utiliza el transporte público para movilizarse, mientras que un 19,7% se moviliza en transporte privado, ya sea auto, moto o bicicleta.

Tabla N° 18: Tipo de transporte para movilizarse fuera del barrio

Tipo de transporte para moverse fuera del barrio	N° de casos	%
Transporte particular (auto, moto o bicicleta)	1082	19,7%
Transporte público (micro, metro, taxi, colectivo)	4423	80,3%
Total	5505	100,0%

Fuente: Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado (2007-2008).

Al mismo tiempo, es interesante destacar que de las personas que utilizan el transporte público para movilizarse fuera del barrio, la mayoría deben caminar entre dos y cuatro cuadras para acceder a él, lo que corresponde al 40,5% de las personas. Mientras, un 28,4% camina entre cinco y ocho cuadras, y el 22,4% lo toma afuera de la vivienda o a una cuadra. Lo anterior da cuenta de la centralidad y de la buena accesibilidad de la que goza Villa Portales.

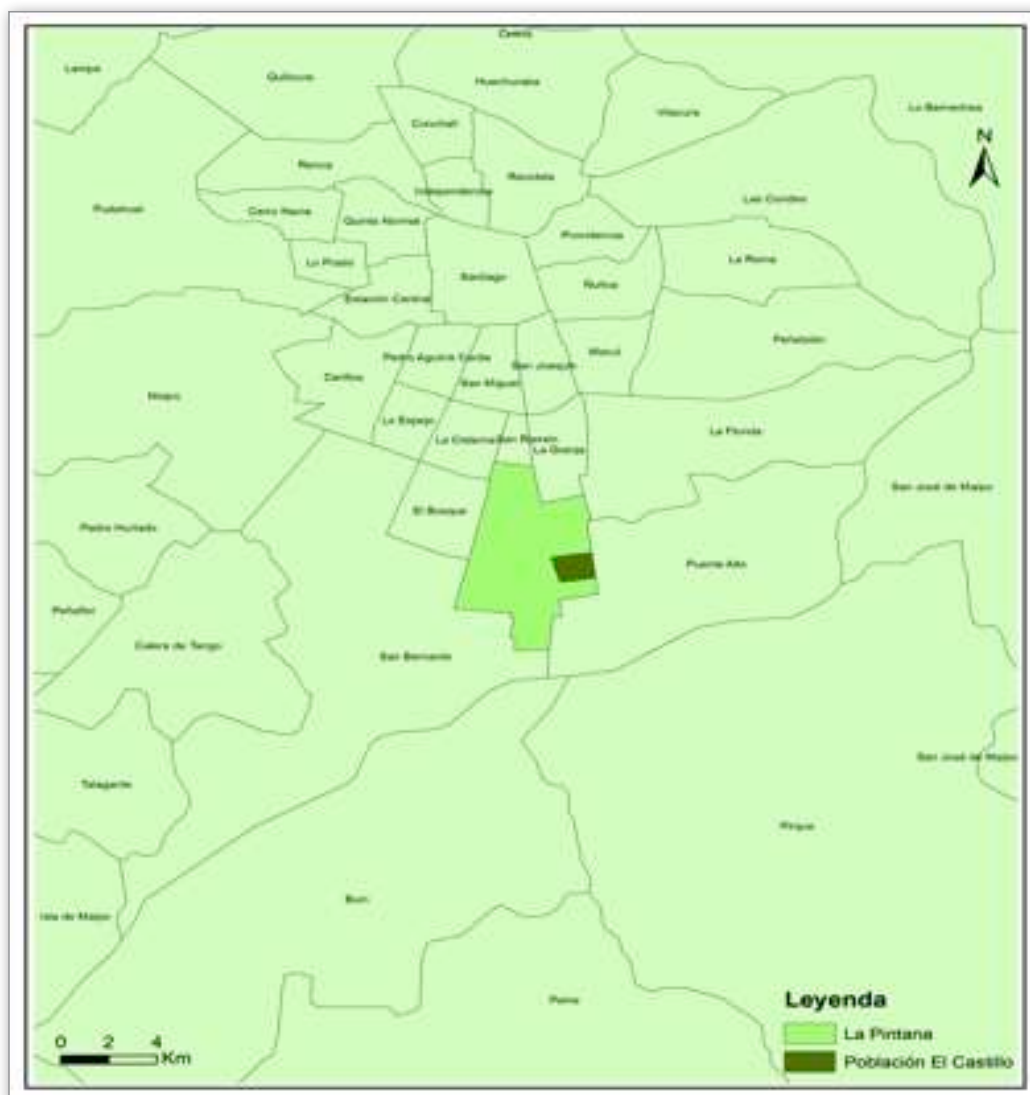
2. EL CONTEXTO SOCIO DEMOGRÁFICO ACTUAL EN LA PINTANA Y EN EL CASTILLO

Antes de entrar en algunos de los elementos socio demográficos que caracterizan a nuestro terreno de estudio, abordaremos el contexto de la comuna, ya que es representativo de lo que pasa en el sector El Castillo, debido al alto nivel de homogeneidad social y económica que presenta la comuna.

La comuna de La Pintana es una de las 13 comunas del Área Metropolitana que se originó con el reordenamiento del Gran Santiago, luego de la puesta en marcha del decreto con fuerza de ley N° 1-3260 del 9 de marzo de 1981. Sin embargo, el funcionamiento formal de la comuna tiene su inicio en 1984. La comuna de La Pintana tiene una superficie de 3.031 hectáreas y se ubica en la periferia sur del Gran Santiago entre las comunas de Puente Alto, San Bernardo y El Bosque. Posee en la actualidad una población de 190.085 habitantes (según el Censo 2002), lo que representa el 4,83% de la población del Gran Santiago, con una proyección para el año 2009 de 202.535 habitantes. En la comuna se ubican sectores y barrios mezclados con grandes extensiones de terreno sin desarrollo o con un uso agrícola, producto de la restricción

normativa que afecta a dichos predios, lo que ha afectado la migración hacia esta comuna y ha estancado su crecimiento, contrariamente a lo que ocurre en comunas vecinas como Puente Alto, que han incrementado su población en forma importante en las últimas décadas (Ilustre Municipalidad de La Pintana, 2009).

Figura N° 89: Comuna de La Pintana y población El Castillo



Fuente: Elaboración propia.

Su grado de consolidación urbana es relativamente bajo, correspondiendo el área urbana solo al 21% de la superficie. Las zonas residenciales están ocupadas en la actualidad por barrios residenciales de estrato medio y bajo, con deficiente inversión en viabilidad y equipamientos. Lo anterior, y la débil conectividad e integración con comunas vecinas, le ha dado características negativas de 'gueto urbano'. A ello se le suma el bajo nivel de consolidación de la viabilidad mayor, producto de numerosos predios intersticiales sin desarrollo que cortan la conexión de importantes vías comunales e intercomunales, cuestión que impacta directamente en el

asentamiento de otras actividades en la comuna. En esta solo se concentran actividades como la residencia y equipamientos, que cubren las necesidades a nivel barrial sin impacto intercomunal o barrial (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2008).

Otro de los factores que acentúa este aislamiento de la comuna con el resto de la ciudad tiene relación con la viabilidad. La gran mayoría de las infraestructuras viales de La Pintana son vías terminales que no conectan sectores ni grandes flujos de población. La comuna no posee en la actualidad la infraestructura necesaria de carácter metropolitano que le permita ser un corredor entre la ciudad y las zonas pobladas del sur. Es el eje Santa Rosa uno de los corredores principales de la comuna que la une con el centro de la ciudad. Este eje termina en la comuna de La Pintana, disminuyendo los flujos en la medida que se llega a la Avenida Gabriela. Según el estudio de informe integral realizado por el equipo de Quiero Mi Barrio, esto tendría un impacto negativo en la consolidación de un centro de equipamientos, debido a que estos necesitan flujos intercomunales de personas y vehículos para operar con éxito, al mismo tiempo que las vías oriente-poniente son discontinuas y no permiten la conexión entre comunas. Según este informe, la construcción del Acceso Sur de Santiago e indirectamente por Américo Vespucio y la Autopista central, la comuna podría verse beneficiada al permitir el acercamiento de la comuna con el centro y con el oriente de la ciudad, mejorando la conectividad del sector sur de la ciudad. Lo anterior, postula el informe revisado, debiese ayudar a que la comuna deje de ser un territorio terminal de Santiago y pase a ser una zona corredor entre el centro y el sur de la ciudad.

Así, y bajo este contexto, la comuna de La Pintana se sitúa en la actualidad entre las comunas más pobres de Santiago. Al mismo tiempo que es uno de los territorios con los mayores índices de vulnerabilidad social y segregación socioespacial. La Encuesta de Ocupación-Desocupación de junio 2009 muestra que un 5,5% de los hogares de La Pintana viven en condición de indigencia: un 21,5% son pobres no indigentes y un 73% no son pobres. Sin embargo, estos datos si bien muestran un cambio favorable en el porcentaje de personas indigentes con respecto a los años anteriores, se observa que la situación de pobreza comunal se acrecentó.

Tabla N° 19: Situación de indigencia y pobreza en los hogares de La Pintana (junio de 2008-junio de 2009)⁶⁸

Situación de pobreza	Junio 2008	Junio 2009
Indigente	7,0%	5,5%
Pobre no indigente	15,9%	21,5%
No pobre	77,1%	73,0%
Total	100,0%	100,0%

Fuente: Universidad de Chile (2009).

⁶⁸ Las tablas que siguen a continuación son de elaboración propia basadas en los cuadros e información obtenidos de la Encuesta de Ocupación y Desocupación de la Comuna de La Pintana, realizada por la Universidad de Chile (2009). Asimismo de la Guía de Información Comunal, estudio de la Ilustre Municipalidad de La Pintana (2009).

En este sentido, y en relación con el resto de las comunas de Santiago, La Pintana se encuentra con el ingreso promedio más bajo por hogar. La Pintana tiene un ingreso promedio de \$410.688, le sigue Cerro Navia con \$416.789 y Lo Espejo con \$ 419.922 (Casen, 2006).

Asimismo, la comuna de La Pintana se caracteriza por tener una población relativamente más joven que el promedio de las comunas del Gran Santiago.

Tabla N° 20: Rango etario de la población del Gran Santiago y de la comuna de La Pintana

Tramos de edad	Población del Gran Santiago (junio 2009)	Población de La Pintana (junio 2009)
14-19	13,8%	16,9%
20-24	10,7%	12,0%
25-29	9,5%	10,1%
30-34	8,8%	8,0%
35-39	7,9%	8,6%
40-44	9,1	8,9%
45-49	9,2%	8,1%
50-54	8,3%	8,7%
55-60	7,1%	7,5%
Más de 60	15,8%	11,4%

Fuente: Universidad de Chile (2009).

Otro de los factores que identifica esta comuna es el bajo índice de escolaridad que presentan sus habitantes. La Pintana se caracteriza por encontrarse bajo los índices de escolaridad promedio, tanto para los niveles provinciales, regionales y nacionales. En efecto, en La Pintana el porcentaje de habitantes que logra completar la educación media y tener estudios superiores corresponde al 41,6%, contra un 55,5% del Gran Santiago en este mismo nivel educacional (Universidad de Chile, 2009)

Tabla N° 21: Nivel educacional

Nivel educacional	Población del Gran Santiago (junio 2009)	Población de La Pintana (junio 2009)
Sin educación	1,1%	1,2%
Básica incompleta	18,8%	26,6%
Básica completa	7,9%	13,1%
Media incompleta	14,9%	20,3%
Media completa	27,1%	21,4%
Superior	30,2%	17,3%
Total	100,0%	100,0%

Fuente: Universidad de Chile (2009).

Sin embargo, en la actualidad observamos que en La Comuna de La Pintana hay una gran cantidad de establecimientos educativos de alta calidad emplazados en la comuna, dato que podría ser un factor relevante en el futuro para cambiar los índices de escolaridad de sus habitantes. En la actualidad hay 14 establecimientos municipalizados y 33 establecimientos particulares subvencionados en la comuna. (Ilustre Municipalidad de La Pintana, 2009). Lo anterior indica además que los habitantes en edad escolar no tienen necesidad de desplazarse lejos para estudiar, como sí ocurre en otras comunas pobres de la ciudad.

Otro de los rasgos importantes de destacar en esta comuna es la tenencia de la propiedad privada de sus habitantes. En el caso de la comuna de La Pintana, al tratarse de una comuna que alberga mayoritariamente vivienda social, esto se traduce en que las personas que se adjudican estas soluciones habitacionales pasan a ser propietarios. Según la encuesta Casen del año 2000, en La Pintana un 74,3% de sus habitantes son propietarios, mientras que solo un 14,8% son arrendatarios, lo cual está muy por encima de los valores de la Región Metropolitana, donde el 69,1% son propietarios.

Tabla N° 22: Situación de tenencia de la vivienda

Situación que ocupa la vivienda	Propia	Arrendada	Cedida, usufructo, ocupación	Total
Región Metropolitana	69,1%	19,0%	11,9%	100,0%
La Pintana	74,3%	14,8%	10,9%	100,0%

Fuente: Universidad de Chile (2009).

En cuanto a la participación laboral, según la Encuesta de Ocupación y Desocupación del año 2009 realizada por la Universidad de Chile, que representa el porcentaje de población económicamente activa que se encuentra en la fuerza de trabajo (ocupado o desocupado), se observa que la participación laboral fue de 58,4% en la comuna de La Pintana, cifra similar a la del Gran Santiago.

Tabla N° 23: Participación laboral en las comunas de La Pintana y el Gran Santiago

Participación laboral (junio 2009)	Total de la población
La Pintana	58,4%
Gran Santiago	58,4%

Fuente: Universidad de Chile (2009).

Sin embargo, en junio de 2009 la tasa de desempleo en la comuna de La Pintana fue de 14,7%, lo que es 2,4 puntos superior al promedio de las comunas del Gran Santiago. Asimismo, la tasa de desocupación es superior en La Pintana que en el Gran Santiago.

Tabla N° 24: Tasa de desocupación en las comunas de La Pintana y el Gran Santiago

Tasa de desocupación (junio 2009)	Total de la población
La Pintana	14,7%
Gran Santiago	12,3%

Fuente: Universidad de Chile (2009).

En cuanto a la distribución de los ocupados según rama de actividad económica, podemos observar que la población ocupada de La Pintana se emplea principalmente en el comercio, la industria, los servicios personales y del hogar, y en la construcción.

Tabla N° 25: Tasa de ocupación en la comuna de La Pintana

Rama de actividad económica	Junio 2009
Agricultura	0,4%
Minería	Insuficiente número de observaciones
Industria manufacturera	17,8%
Construcción	13,1%
Comercio	29,6%
Servicios de gobierno y financieros	7,9%
Servicios personales y del hogar	13,4%
Servicios comunales y sociales	11,0%
Servicios de transporte y almacenamiento	6,8%
No especificado	Insuficiente número de observaciones
Total	100,0%

Fuente: Universidad de Chile (2009).

En junio de 2009 la población ocupada de la comuna trabajaba como obreros (47,4%) y empleados (21,5%), con lo que aproximadamente el 68,9% de los ocupados eran asalariados. Mientras, un 21,3% lo hacía por cuenta propia, un 0,4% decía ser empleador y un 2,0% trabajaba como familiares no remunerados.

Tabla N° 26: Posición ocupacional de los habitantes de la comuna de La Pintana

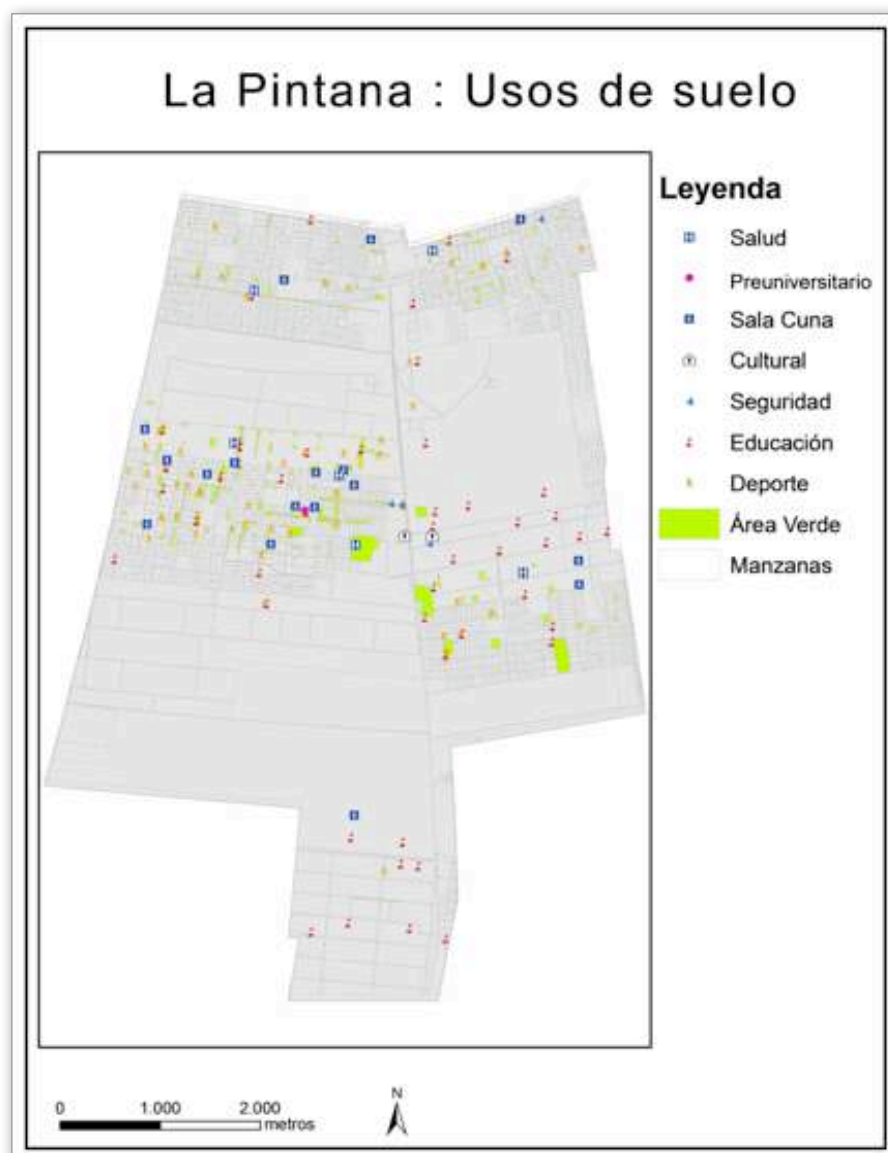
Posición ocupacional	Junio 2009
Empleadores	0,4%
Trabajadores por cuenta propia	21,3%
Empleados	21,5%
Obreros	47,4%
Servicios domésticos	7,2%
Familiares no remunerados	2,0%
Fuerzas Armadas	0,2%
Total	100,0%

Fuente: Universidad de Chile (2009).

En cuanto al lugar (comuna donde trabajan) de desempeño ocupacional de los habitantes de la comuna de La Pintana, se observa que en junio del 2009 un 26,7% señaló trabajar en la misma comuna, un 12,5% en Santiago, un 7,2% en Providencia y un 6,4% en la comuna de Las Condes, lo que indica que un 26,1% de los habitantes trabaja en el llamado centro extendido de la ciudad (comuna de Santiago, Providencia y Las Condes), cifra que se asemeja con el porcentaje de personas que trabaja en la misma comuna (26,7%). Las comunas que le siguen como destino de trabajo son las comunas de La Florida, con un 4,4%; San Bernardo, con un 3,3%; y Puente Alto, con un 3,1%.

Al mismo tiempo, un 64,4% de los ocupados se movilizaba para trabajar en locomoción colectiva, un 14,4% lo hacía caminando, un 19,6% en auto particular y un 4,4% en bicicleta.

Figura N° 90: Usos del suelo en la comuna de La Pintana



Fuente: Elaboración propia basada en datos del Observatorio de ciudades Universidad Católica, OCUC (2010).

Finalmente, y en cuanto a las actividades económicas que se localizan en la comuna de La Pintana, podemos observar la presencia de la Facultad de Agronomía y Veterinaria de la Universidad de Chile, las viñas Concha y Toro, una empresa de carnes (Carnes RV), una empresa de microvibrado (BUDNICK) y una empresa de reciclado de papel y cartones (RECUPAC). Asimismo, otras empresas tales como Don Pollo, microempresarios de copropiedad industrial, la empresa Casino y el terminal de camiones recolectores de residuos sólidos. Junto a esto, también existe en la comuna un supermercado Albi, un supermercado Santa Isabel y una presencia importante de comercios locales y barriales ubicados principalmente en el frontis de las casas, destinados a vender bebestibles, comestibles, artículos de paquetería, etc.

El Castillo

La comuna de La Pintana está dividida en la actualidad en 22 unidades vecinales que a su vez están compuestas por 77 poblaciones. De este modo, y para efectos de la administración municipal, está dividida en cuatro grandes sectores territoriales que sirven de guía para el diseño y la planificación local. El sector norponiente, llamado El Roble; el sector centro; el sector nororiente, llamado Santo Tomás; y el sector sur, conocido como **El Castillo**. Cada uno de estos sectores está dividido por villas y poblaciones con determinadas características sociales (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2008).

Otro dato interesante de analizar es el hecho que la comuna de La Pintana se presenta como una de las comunas de menor venta de propiedades dentro de la ciudad de Santiago. Al mismo tiempo, es la comuna que exhibe menos proyectos inmobiliarios; por ejemplo, en el año 2007 la comuna de Santiago Centro tenía un total de 137 proyectos inmobiliarios, la comuna de Ñuñoa 100 proyectos, Puente Alto 46 y la comuna de La Pintana solo un proyecto. En este sentido, esta comuna es una de las comunas que presenta los precios por metro cuadrado construidos más bajos. Estos datos son relevantes a la hora de analizar el impacto en la inmigración de población hacia la comuna, que la mantiene estancada con población de similares características socioeconómicas, acentuando el síntoma de la insularidad.

Por ejemplo, en la población Santiago de Nueva Extremadura, en el sector de El Castillo, el precio de venta de una vivienda fluctúa entre los \$ 3 y 10 millones, mientras que el arriendo no sobrepasa los \$ 50 mil.

Tal como lo mencionábamos, nos interesamos para nuestra investigación en uno de los cuatro sectores de esta comuna: el llamado sector El Castillo. No se conoce con certeza el por qué del nombre de este sector, pero según cuentan sus habitantes este territorio era en el pasado parte del fundo El Castillo, de donde provendría su denominación actual.

El Castillo fue adquirido por la Municipalidad de Santiago en la década de 1980 con el objetivo de recibir a parte de los habitantes que estaban siendo erradicados. El Castillo es una zona que se ubica al sur de la comuna de La Pintana, y que colinda por el norte y el sur con las calles Batallón Maipo y Avenida La Primavera, respectivamente. Por el oeste limita con Avenida Santa Rosa y por el oriente con Avenida La Serena y el acceso sur de Santiago. En cuanto al acceso, las vías más importantes de circulación de transporte público son Batallón Chacabuco, Avenida Juanita y el Ombú, donde circula el recorrido de acercamiento del Transantiago (Zona G 9 y Zona F), recorridos que entran al interior del sector. En la actualidad, se trata de un sector muy homogéneo, pues agrupa a un conjunto de barrios o poblaciones de similares características socioeconómicas y sociodemográficas.

Según el Censo de 2002, aquí viven aproximadamente 37.985 personas, de las cuales 19.104 son hombres y 18.701, mujeres. Posee 8.413 viviendas y 9.140 hogares. El Castillo, junto al sector de El Roble y de Santo Tomás, es un territorio que se formó específicamente con población proveniente de la erradicación de campamentos. El sector de El Castillo alberga en su interior a 14 poblaciones, ocho de las cuales fueron formadas con población erradicada. Estos sectores son: Jorge Alessandri I y II, Estrecho de Magallanes, Ignacio Carrera Pinto, Eleuterio Ramírez, Santiago de Nueva Extremadura, Nueva Patagonia y Villa Ombú, donde se instalaron 31 mil personas (5.969 familias entre 1979-1987). Sin embargo, a las poblaciones que aparecen en la tabla siguiente debemos sumarle Villa La Esperanza II, que fue inaugurada en el año 2009 (Cornejo, 2010).

Tabla N° 27: Poblaciones que conforman El Castillo

Nombre de las poblaciones que conforman el sector El Castillo	Número de habitantes
Nueva Patagonia	1.092
Batallón 3 de Línea	995
Eleuterio Ramírez	5.061
Estrecho de Magallanes	1.115
Ignacio Carrera Pinto	6.581
La Serena Batallón Chacabuco	807
Jorge Alessandri I	3.125
Jorge Alessandri II	4.275
Santiago de Nueva Extremadura	6.614
El Ombú	844
La Primavera	1.775
Laura Rosa Méndez	3.042
Lautaro Oriente	2.659
Total sector	37.985

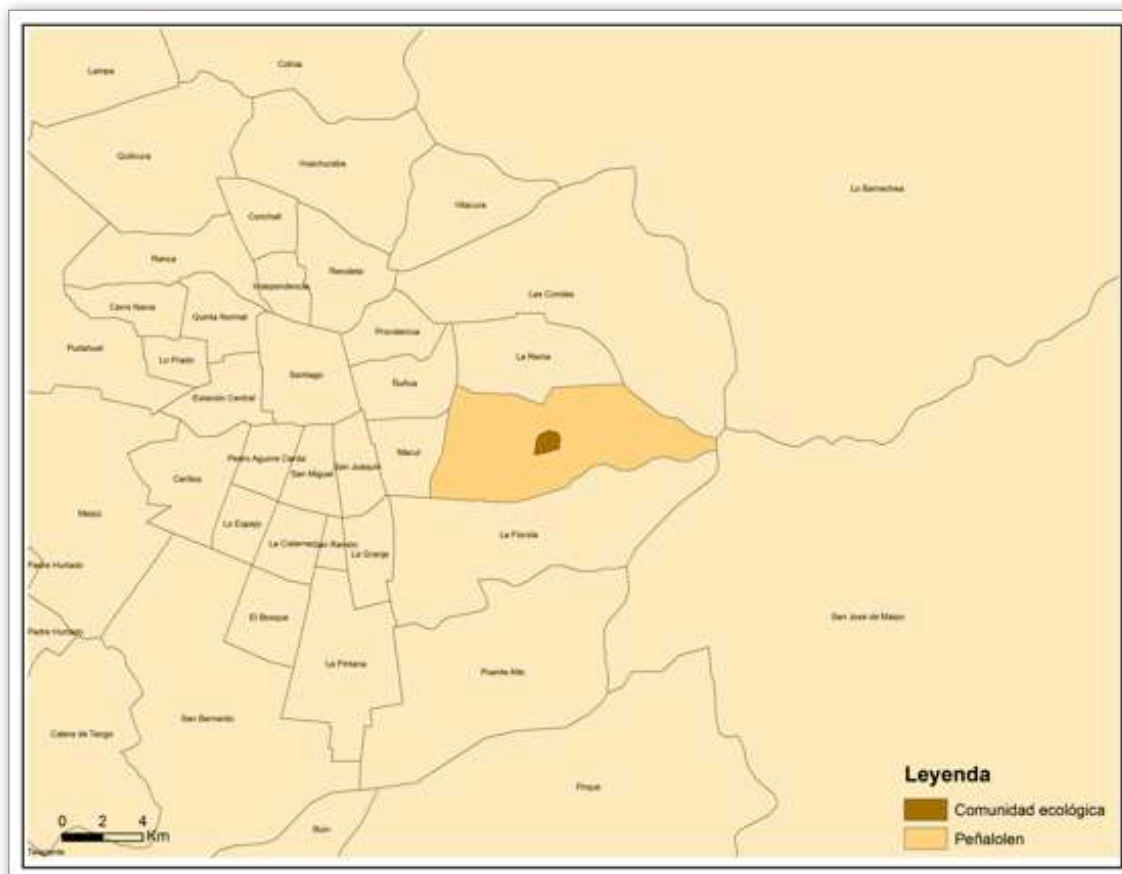
Fuente: Cornejo (2010).

Finalmente, y a pesar de que este sector presenta el nivel más alto de pobreza dentro de la comuna (52%), adolece de las mismas limitaciones que hemos presentado para el resto de los habitantes. Es decir, nos encontramos con baja escolaridad, escasa capacitación, alta deserción escolar y alta susceptibilidad dentro del mercado de trabajo, tal como lo presentábamos anteriormente.

3. EL CONTEXTO SOCIODEMOGRÁFICO DE LA COMUNIDAD ECOLÓGICA

La Comunidad Ecológica se ubica en la comuna de Peñalolén, cuya población total es de 216.060 habitantes según el Censo de 2002. Esta comuna se ubica entre las doce comunas más pobladas de Chile y la sexta a nivel metropolitano, después de Puente Alto, Maipú, La Florida, Las Condes y San Bernardo (INE, 2002). Tiene una superficie de 5.487 hectáreas, lo que representa el 2,5% de la superficie de la Provincia de Santiago y el 0,3 % de la Región Metropolitana. Peñalolén tiene la particularidad de estar emplazada en el pie andino, condición geográfica que la hace un espacio medioambiental importante, además de que puede actuar como corredor ecológico de la cuenca de Santiago (Ulloa y Zunino, 2008).

Figura N° 91: Peñalolén y la Comunidad Ecológica en el contexto urbano de Santiago



Fuente: Elaboración propia.

Otras de las características que llama la atención en esta comuna, es la gran diversidad socioeconómica que alberga: estratos medios y altos, comunidades ecológicas y sectores marginales (Ducci, 1998), conformación social que no es muy común en la ciudad de Santiago, considerando la importante segregación socioeconómica existente entre comunas.

En este sentido, Peñalolén es una comuna muy diversa, formada por comuneros emplazados en parcelaciones de baja densidad y familias sin casa, sectores de estratos medios bajos, además de importantes sectores de altos ingresos (Ulloa y Zunino, 2008).

El caso de Peñalolén es muy interesante, y podemos observar que solo una parte del territorio está poblado. Esta situación da cuenta de una densidad de 43 habitantes por hectárea. Sin embargo, si se excluye el área pre cordillerana, la densidad aumenta a 73,4 habitantes por hectárea.

De hecho, en la comuna existe un 60% de vivienda social y un 10% de conjuntos habitacionales de alto valor comercial. Se estima que cerca del 80% de los vecinos son propietarios de sus viviendas y un 70% de ellas son habitadas por un solo hogar. (Pladeco, 2009)

La Encuesta Pladeco de 2009 arrojó que el 49% de las personas de la comuna correspondía al grupo socioeconómico más bajo, un 33% al estrato socioeconómico medio y medio alto, mientras que solo un 3% de la población se adscribía al estrato alto, todo lo cual viene a reflejar la diversidad de paisajes, tipologías y ambientes existentes en la comuna.

En cuanto al nivel educativo de los habitantes de la comuna, se puede observar que este es inferior al promedio nacional. Paradójicamente, se podría afirmar que si bien hay habitantes que tienen un bajo nivel de escolaridad, estos presentan niveles de ingresos mayores a otras comunas.

Por otra parte, la gran mayoría de los habitantes de la comuna se desempeña en el sector terciario, seguido por el sector secundario. Según los datos aportados por la encuesta Casen de 2006, el 76,1% de los hombres y el 51,2% de las mujeres de la comuna participan de la fuerza laboral, lo que representa un porcentaje superior a los observados en la Región Metropolitana. En cuanto a la tasa de desocupación, esta muestra una baja desde el 2003 hasta el 2006 (Pladeco, 2009).

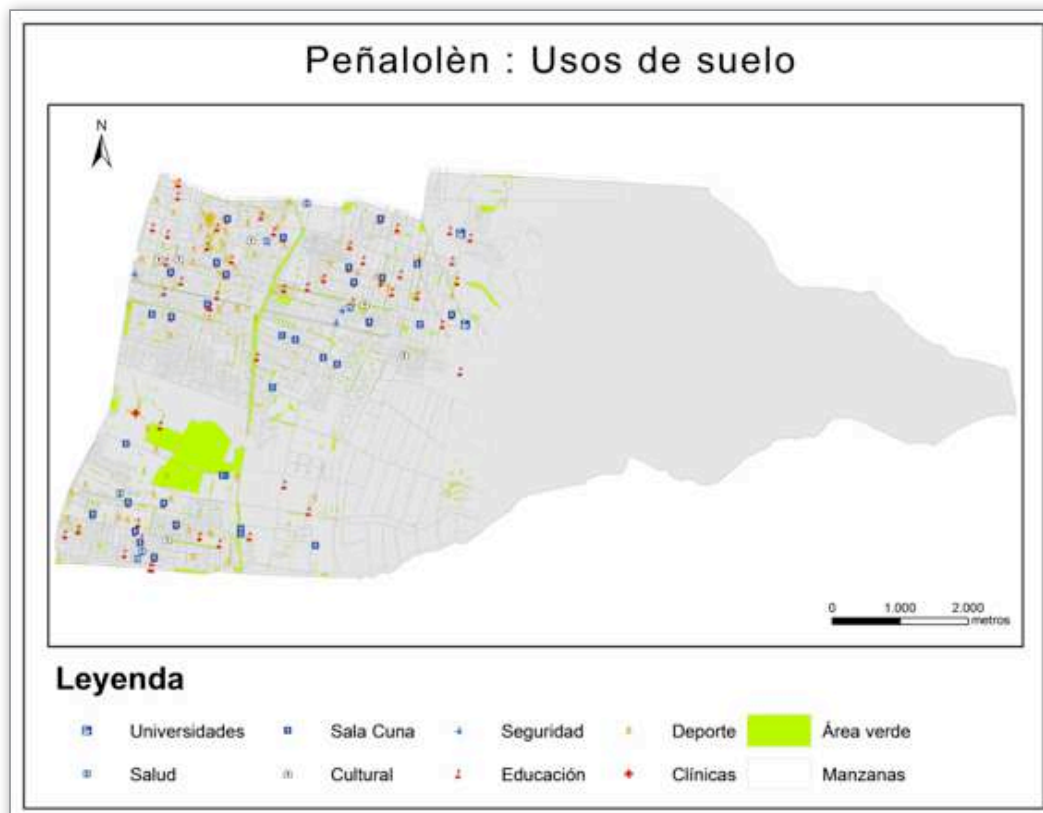
Con respecto al ingreso de los hogares de Peñalolén, para el año 2006 estos registraron un promedio de \$ 721.674. Este ingreso es levemente superior al ingreso registrado en el año 2003, según la encuesta Casen, lo que podría explicarse por la llegada de grupos socioeconómicos más altos a la comuna. En este sentido, es posible observar que el ingreso de los hogares de Peñalolén ha aumentado en un 59,6% entre 1998 y 2006.

En la encuesta Pladeco de 2009, se observa que Peñalolén es una comuna dormitorio, pues el 55,6% de los vecinos trabaja o estudia en otras comunas. La fuerza de trabajo de la comuna está compuesta por 94.610 personas y el nivel de desocupación es de un 10, 2%. En relación al tipo de trabajo u ocupación, el 42% de los habitantes de la comuna indica que son dependientes de rango medio (bodeguero, asesora del hogar), un 25,5% tienen oficios independientes menores (albañiles, costureras, gasfiter), un 12,6% trabaja como secretaria, administrativos o cajeros y el resto se desempeña en otro tipo de oficios.

En relación con el lugar donde trabajan los habitantes de la comuna, este estudio (Pladeco, 2009) indica que un 34% labora en la misma comuna, el 12% no tiene una comuna fija, el 9% en Las Condes, el 5,7% en La Reina, el 5% en Ñuñoa o Providencia y el 3,8% en Vitacura.

En cuanto al equipamiento con el que cuenta la comuna, se puede decir que este ocupa 106,6 hectáreas (es decir, el 1,1% de la superficie urbanizada), posee 62 establecimientos educacionales, 68 jardines infantiles y es sede de dos universidades. Posee además siete consultorios y un centro de salud familiar.

Figura N° 92: Usos del suelo en la comuna de Peñalolén



Fuente: Elaboración propia basada en datos del OCUC (2010).

Otra de las características de la comuna es la relativa buena calidad de su infraestructura vial, al ser una comuna que está bastante bien conectada con el resto de la ciudad. La encuesta Pladeco 2009 señala que se han realizado importantes mejoras e inversiones en las principales arterias, tales como Américo Vespucio, Los Presidentes, Grecia, las que han incrementando considerablemente la conectividad de la comuna con el resto de la ciudad.

Específicamente, y en cuanto a nuestro terreno de estudio, veremos que la llamada Comunidad Ecológica de Peñalolén constituye un caso muy particular dentro de la realidad social, económica y cultural de la comuna.

Esta comunidad fue construida hace más 30 años en un área de 180 hectáreas, que está ubicada entre las cotas 700 y 800. Específicamente, está emplazada en Peñalolén Alto, zona precordillerana, en terrenos de pie de monte que tienen una pendiente aproximada de 10%, producto de la sedimentación, y que está marcada por la presencia de la Quebrada de Macul.

Sus límites actuales son Antupirén por el norte, Álvaro Casanova (Camino Las Estrellas) por el oriente, Avenida Los Presidentes por el sur y canal Las Perdices o Avenida Las Perdices por el poniente. Este territorio se sitúa en parte del antiguo fundo Lo Hermida, perteneciente a la familia Cousiño, tierras agrícolas que antiguamente eran destinadas para el cultivo del trigo y como pasto para el ganado. Esta zona abarcaba desde Avenida Egaña por el poniente hasta Casas Viejas por el oriente; por el sur, el límite actual de Avenida Los Presidentes.

Con la Reforma Agraria llevada a cabo durante el gobierno de Eduardo Frei Montalva, este terreno se dividió y su dueño repartió la tierra entre sus 62 inquilinos, quedándose con 21 hectáreas. Se decretó la prohibición de venta por un período de diez años, luego del cual los inquilinos vendieron las tierras. Esto es lo que ocurrió con las hijuelas C y D, que es el área donde en la actualidad se ubica la Comunidad Ecológica de Peñalolén. Estos terrenos a su vez fueron divididos en diez parcelas, alargadas de norte a sur (Márquez y Forray, 2006).

Asimismo, el suelo en que se sitúa la comunidad es un territorio de gran diversidad. En este sentido encontramos en esta franja de tierra una diversidad de flora y fauna importante. Al mismo tiempo, esta área se muestra como un gran paño verde entre fragmentos de mayor densidad, muy construido y con poca vegetación, a excepción del límite oriente que es el límite urbano. Lo anterior viene a dar cuenta del pasado rural de la zona y su posterior colonización por parte de grupos con ideales 'ecológicos' que han ayudado en la conservación del área. Todo lo anterior se inserta en un panorama donde la vegetación y la fauna es el elemento principal. Se reconocen un total de tres especies de anfibios, nueve especies de reptiles, 82 especies de aves, 21 especies de mamíferos, de las cuales 25 especies se encuentran en estado de conservación.

ANEXO N° 4

RÉSUMÉ DE LA THÈSE EN FRANÇAIS «ENTRE LE TERRITOIRE DE PROXIMITÉ ET LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE»

Les ancrages et le territoire de proximité comme support et ressource pour les pratiques de mobilité des habitants de la ville de Santiago du Chili

Face aux hypothèses de mobilité généralisée de la société et d'affaiblissement de la dimension territoriale, il est démontré dans cette recherche l'importance du territoire de proximité – la maison et le quartier – en tant que support, et lieu personnel et stratégique permettant aux individus de surmonter les tensions qu'entraîne la modernité. Les individus sont, en effet, à la recherche d'un équilibre oscillant entre nomadisme et ancrage. Ainsi, il apparaît que la mobilité, bien loin de s'opposer, trouve à s'articuler avec l'ancrage dans la proximité.

En concentrant les apports de la Géographie et de l'Ethnographie, une recherche a pu être menée dans trois quartiers de la ville de Santiago du Chili (quartiers qui se différencient par leur emplacement et par la composition socio-économique de leurs habitants). Cette recherche a été rendue possible grâce aux observations et aux visites réitérées et prolongées sur les différents terrains d'étude ainsi qu'à la réalisation de 51 entretiens approfondis avec les habitants de ces quartiers. Il est avancé dans ce travail que ces derniers cherchent à s'insérer socio-spatialement en s'inscrivant dans la proximité afin de faire face à une exigence toujours plus forte de mobilité. A cette fin, il est démontré comment la maison et le quartier deviennent un point d'ancrage substantiel des différents modes de vie.

Cette recherche soutient que c'est l'ancrage dans le territoire de proximité qui rend possible l'exploration des différentes échelles de la ville. Aller loin, voyager, se déplacer sur de longues distances n'implique pas nécessairement une rupture avec le lieu d'origine, avec la famille, ou avec l'environnement quotidien. Au contraire, c'est le support dans la proximité qui permet à de nombreuses pratiques de mobilité de pouvoir se réaliser.

Trois archétypes de la proximité en tant que support ont été identifiés dans cette recherche : *les locaux*, *les métropolitains* et *les repliés*, démontrant ainsi que le rôle de l'échelle du quartier prends la forme d'une oscillation entre enracinement et mobilité, entre rejet et confinement.

Mots clés: Territoire de proximité, pratiques de mobilité quotidienne, archétypes de la proximité comme support, Santiago du Chili.

1. LE PROBLÈME

L'une des transformations les plus importantes que notre société ait subie ces dernières décennies a été l'augmentation de la mobilité, le développement des réseaux de transport et l'adoption de nouvelles technologies d'information et de communication. Ce fait a amené quelques chercheurs (Ascher, 1998; Dubois-Taine et Chalas, 1998) à avancer la thèse de l'«homme nomade» dépourvu de tout ancrage et de tout lien territorial. A partir de cette perspective, l'individu aurait modifié son mode de vie et par conséquent sa relation avec le temps et l'espace, « son identité ne se construit plus en fonction de son appartenance à un lieu de résidence mais par sa capacité à se rendre indépendant du territoire grâce à l'autonomie qui lui procurent les moyens de déplacement et de communication» (Lebois, 2008: p. 181).

De même, les formes traditionnelles de sociabilité auraient été modifiées en allant au-delà de tout déterminant géographique et en remettant en question la dimension locale des relations. A partir de cette perspective, il semblerait que la question de l'ancrage et de l'enracinement n'ait aucune importance et que la préoccupation vis-à-vis du rôle du territoire de proximité en tant qu'espace de référence perdrait sa vigueur.

Mais, en était-on si certain? L'habitant avait-il réellement perdu toute assignation territoriale ? Que ce passait-il dans la ville de Santiago du Chili ?

En gardant cette question à l'esprit et à mesure que j'avais dans mes recherches, j'ai découvert qu'en anthropologie, qu'en sociologie urbaine et qu'en géographie, nombre de recherches avaient été menées sur la manière d'habiter et de vivre dans les espaces urbains (Kaufmann, Jemelin et Guidez, 2001; Authier, 2002 ; Ramadier, 2002 ; Márquez, 2006 ; Carpentier, 2007b). Ces dernières montraient que pour bon nombre d'habitants, la proximité apparaissait comme un support de mode de vie qui n'entraînait pas en opposition avec la mobilité urbaine (voir chapitres 1 et 2).

L'hypothèse antérieure se réaffirmait lorsque l'on observait que même les individus catalogués comme mobiles et flexibles, avaient besoin de situer une grande partie de leurs activités dans des territoires proches tels que la maison et le quartier, ou quand on constatait que les populations les plus pauvres, face à l'impossibilité de se déplacer dans la ville, mettaient en œuvre une série de stratégies importantes, et de mobilité créées essentiellement dans la proximité.

Comme l'énonce, Kaufmann (2011), aller plus loin n'implique pas nécessairement une rupture avec le lieu d'origine, la famille ou l'environnement. On peut travailler loin de la maison sans que cela n'implique un déracinement. De cette façon, il semblerait que les transports et les médias au lieu de favoriser «plus de mobilité» participent au sédentarisme. En ce sens,

beaucoup d'individus se prévalent de leurs ressources (moyens de déplacement, technologies de l'information) et également des ressources du territoire de proximité pour éviter d'avoir à changer de résidence et pour pouvoir s'enraciner dans le lieu souhaité. Il s'agit de se déplacer, explique Kaufmann, mais en étant le moins mobile possible. C'est-à-dire en changeant le moins possible la quotidienneté.

Consciente de vivre dans un monde marqué par une exigence toujours plus forte à se déplacer dans le temps et dans l'espace, j'en suis venue à me demander quel était le rôle du territoire de proximité. Je constate en effet que beaucoup d'habitants de la ville de Santiago du Chili souhaitent une insertion socio-spatiale marquée par la proximité. Ainsi, je pense qu'il est nécessaire de comprendre la société urbaine actuelle pas seulement en s'intéressant à la mobilité et à la vitesse mais également en centrant l'analyse sur la relation existante entre la vitesse et la lenteur, la proximité et la distance, la mobilité et l'immobilité.

Quelle définition de mobilité?

Pour Orfeu et Massot (2005), l'analyse de la mobilité apparaît comme un révélateur important des modes de vie en cela qu'elle permet la «rencontre avec l'autre» et la réalisation des activités. Toutefois, la mobilité ne se réduit pas à cette seule sphère puisqu'il est également important de prendre en compte dans cette analyse la construction des espaces par les individus et les significations qui leur sont données.

En partant de ce point de vue, la compréhension de la mobilité ne prends pas seulement en compte les déplacements quotidiens, l'accès aux ressources, les biens et les services, les compétences et les capitaux individuels mais aussi la manière dont les individus occupent et se positionnent au sein de l'espace (social/spatial) qu'ils pratiquent en lui donnant ainsi un sens ainsi qu'à leur quotidienneté.

De cette façon, la mobilité sera expliquée –en reprenant le positionnement de V. Kaufmann (2011)– comme ce qui permet la transformation en soi, la possibilité de s'épanouir c'est-à-dire de pouvoir réaliser, atteindre ses projets de vie et de pouvoir contrôler la relation avec le monde et avec les autres.

C'est donc à partir de cette logique de déplacements et d'activités quotidiennes, d'observation des pratiques et des stratégies mises en marche par les individus et leur famille, des projets de vie souhaités, des lieux pratiqués et des sens donnés à ces derniers que je prétend construire une définition pertinente et étroitement lié aux modes de vie de ce qu'est la mobilité quotidienne.

2. LES QUESTIONS DE LA RECHERCHE

Comme point de départ de ma thèse, j'ai choisi de me baser sur les observations, les études et les recherches récemment menées sur les habitants de la ville de Santiago. J'ai alors pu me rendre compte que bien que l'éventail de possibilités de choix existants ait considérablement augmenté et que l'espace de vie des individus se soit étendu, on pouvait également noter une valorisation des territoires de proximité tels que le quartier et le voisinage (Márquez, 2006), tant de la part des habitants que de la part de l'action publique.

Cette constatation m'a poussé à me poser les interrogations suivantes:

Quelle valeur acquièrent la maison et le quartier dans un contexte de diversification des sociabilités, de croissance des mobilités, de modification de la structure du temps de la vie quotidienne et aussi du développement de nouvelles technologies de l'information et de la communication?

Et en ce sens, le territoire de proximité constitue-t-il un support et une ressource pour la mobilité des habitants de la ville de Santiago du Chili? Comment participe-t-il à la construction des modes de vie dans une ville toujours plus fragmentée?

Alors même que je savais que ces questionnements n'étaient pas totalement nouveaux puisque dès les années 20, les sociologues de l'Ecole de Chicago s'interrogeaient sur les réalités et le devenir des relations de voisinage et de quartier dans les grandes métropoles contemporaines (Topalov, 2003), cette réflexion prenait au contraire dans la ville de Santiago du Chili, une toute nouvelle importance.

En effet, au moment où j'ai commencé mes recherches, il était possible d'observer dans la ville de Santiago deux phénomènes paradoxaux. D'une part, la proximité entendue comme référence traditionnelle au voisinage et au quartier souffrait une remise en question. Et d'autre part, on assistait à une multiplication des discours et des politiques publiques en faveur de la revalorisation de la proximité. On peut notamment penser aux emblématiques programmes de «Chile Barrio» et «Quiero Mi Barrio».⁶⁹

Dans ce contexte de querelles entre perte des liens sociaux de voisinage versus revalorisation de la proximité, je pensais que pour pouvoir aborder cette relation de la meilleure façon possible, il me fallait baser mon analyse à partir du concept de « proximité ». En effet, bien que la proximité soit une construction, l'expression d'un mode de vie, l'espace maison-quartier n'était pas un support neutre. En ce sens, le contexte résidentiel, le voisinage, le quartier pouvait

⁶⁹ Il s'agit de programmes ministériels ayant comme objectif d'améliorer la vie, le quotidien des quartiers les plus vulnérables du pays en proposant un panel d'actions et d'activités d'amélioration socio-spatial.

influencer les habitants et leurs modes d'appropriation de l'espace. Le quartier en tant que territoire de proximité pouvait être source de différentes formes d'ancrages et de liens. De cette façon, l'ancrage et les liens tissés ne pouvaient pas se réduire à une simple relation avec l'espace puisqu'ils portaient en eux une dimension sociale. L'attachement à un lieu dépend également des liens sociaux qui s'y tissent.

Dans un contexte d'intenses transformations sociales et urbaines, il apparaissait intéressant d'observer que les ancrages avec le territoire persistaient et se transformaient, influençant aussi les pratiques de mobilité des personnes.

3. CHANGEMENTS URBAINS DANS LA VILLE. LE CONTEXTE DES PRATIQUES DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE A SANTIAGO DU CHILI

Dans la recherche géographique et anthropologique que j'ai menée pendant les quatre ans et demi de cette thèse, je me suis proposée d'étudier l'importance du territoire de proximité dans les pratiques de mobilité quotidienne de trois quartiers de la ville de Santiago du Chili. Je pensais ainsi pouvoir apporter quelques éclaircissements sur la mobilité et les modes de vie dans la ville.

En ce sens, je pense que pour pouvoir argumenter l'importance du territoire de proximité pour la mobilité des habitants de Santiago du Chili, il est besoin de faire référence aux grandes transformations territoriales que la ville a subi durant les dernières décennies⁷⁰ dans la mesure où ces dernières ont eu de fortes répercussions au niveau local.

Si on retourne un peu en arrière, c'est dans les années soixante quand le marché a commencé à avoir de plus en plus d'influence dans la ville de Santiago du Chili, pas seulement politiquement et économiquement mais également dans la forme et la taille qu'il a alors atteint.

La modification de la loi urbaine de 1975 «*ley urbana*» a marqué un évènement important puisqu'il a permis la construction de logements en dehors de la ville favorisant ainsi l'expansion de la ville.

Au même moment, les politiques d'éradication des campements,⁷¹ mises en place à partir des années soixante-dix, ont conduit à l'expulsion des populations pauvres vers des zones périphériques de faible coût et dépourvues de services tels que la santé, l'éducation, etc.,

⁷⁰ Je me base sur les arguments présentés par Figueroa et Rodríguez (2013) dans leur article "Urban transport, urban expansion and institutions and governance in Santiago, Chile". Je précise que les aspects urbains et territoriaux de la ville de Santiago du Chili sont approfondis dans la deuxième partie de cette thèse (chapitres 4 et 5).

⁷¹ Campements: installations informelles

libérant ainsi les zones de plus forte valeur pour le développement de projets urbains bénéficiant à une classe plus aisée. Tout cela, accompagné par un système de transport chaque fois plus dérégularisé suivant les nouvelles urbanisations périphériques.

Ces changements ont ainsi petit à petit contribué à transformer la physionomie sociale et le territoire de la ville.

Toutefois, ce processus ne s'est pas arrêté et, dans les années quatre-vingts, la libéralisation et la dérégulation ont continué. L'une des mesures les plus emblématiques a alors été adoptée : la suppression de la limite urbaine mettant ainsi plus de terres à disposition de nouveaux développements urbains.

L'expansion urbaine qui s'est produite dans la ville durant ces années était basée sur la croissance des revenus qui s'est vu reflétée dans l'ajout de nouvelles zones périphériques et dans le développement de quartiers, maintenant dispersés dans différents endroits de la ville.

Ainsi, l'accès à la voiture et son utilisation pour les déplacements quotidiens laissent à la portée des familles motorisées (familles aisées) des zones qui avant étaient éloignées de la zone urbaine. Ce phénomène a entraîné une nouvelle augmentation du prix des terrains.

Toutefois, le logement social nécessite des sols moins onéreux qui se trouvent également hors de la ville ce qui a non seulement favorisé la formation de ghettos de pauvres dans la périphérie de la ville mais a également été un stimulateur de croissance de la ville.

Des inégalités sont ainsi apparues quant à l'accès aux services tels que le transport public, augmentant ainsi considérablement les temps de transport de populations qui doivent désormais se déplacer de la périphérie jusqu'à leurs lieux de travail situés de l'autre côté de la ville.

Ainsi, il est possible de mettre en évidence qu'il s'est produit un processus simultané d'expansion et de dispersion qui a donné lieu à une nouvelle configuration territoriale qui sépare et fragmente la ville en fonction des classes socio-économiques des habitants.

S'agissant du système de transport de la ville de Santiago du Chili, il est possible d'observer que les déplacements par personne ont augmenté ces dernières décennies, ce qui rend bien compte de l'importance portée à la mobilité dans cette ville.

Du fait de l'augmentation des revenus, de la localisation des logements à la périphérie, et de la prolifération des concessions d'autoroute, les déplacements en transports motorisés privés ont considérablement augmenté. Le transport public a lui aussi été l'objet de grandes transformations.

On observe qu'après une longue période de dérégulation ayant commencé dans les années soixante-dix et durant laquelle primaient dans les rues le désordre et le chaos, de nouvelles politiques de régulation se mettent en place dans les années quatre-vingts dix. Il s'agit d'appels d'offre de services et de concessions de routes et de chemins donnant ainsi naissance à une gestion publico-privée non seulement du transport public mais aussi des routes et des autoroutes. C'est ainsi que de nouvelles régulations environnementales et technologiques d'opération ont vu le jour.

Dans ce contexte, en 2007 a été créé le nouveau système de transport public de la ville de Santiago: le Transantiago. Durant les premiers mois de fonctionnement, de nombreux dysfonctionnements ont affectés la mobilité des habitants de la ville.

Les carences infrastructurelles en matière de voies et d'arrêts de bus, l'absence de politique de subventions durables, l'incapacité de gestion des opérateurs, la persistance de quelques logiques de dérégulation et le faible investissement de l'Etat –notamment durant les premiers mois de son fonctionnement– ont ainsi affectés la qualité des services et la mobilité des habitants de la ville.

Ainsi, je peux affirmer qu'au sein du contexte à la fois changeant et complexe dans lequel s'inscrit cette recherche (expansion urbaine, fragmentation et séparation socio-territoriales, augmentation de la mobilité, problèmes de transports...) il s'est produit dans la ville de Santiago du Chili, un autre phénomène intrinsèquement lié à ceux qui viennent d'être présentés antérieurement.

C'est dans ce contexte de changement, de mouvement et d'expansion où apparaissent des pratiques de mobilité quotidienne que des espaces toujours plus restreints et des territoires plus contigus sont pris comme point d'appui. En effet, tous les individus qu'ils soient riches ou pauvres, petits ou grands, doivent construire un type de relation avec leur territoire de proximité –maison et quartier. Ils peuvent ainsi gérer au mieux leurs pratiques et leurs stratégies de mobilité autrement dit faire face aux possibles changements urbains.

En ce sens, en ne centrant pas cette discussion ni sur l'individu "nomade" ni sur l'individu replié dans son quartier, cette thèse rend compte de la façon dont s'articulent l'ancrage et les liens de proximité avec la mobilité quotidienne.

4. L'APPROCHE METHOLOGIQUE ET LES CAS D'ETUDES

Pour mener à bien cette recherche et pouvoir répondre aux interrogations posées au commencement, j'ai choisi une approche de type inductive et constructiviste. A partir de cette perspective, j'ai essayé de construire la théorie mais «par le bas» (Glaser y Strauss, 1967), dans le sens où c'est sur le terrain que j'ai cherché la validation de ma thèse.

C'est donc à partir du terrain que j'ai construit la théorie en rendant compte d'une relation dialectique entre le chercheur et l'acteur. Cela fut très enrichissant pour cette recherche (voir chapitre 3).

Cela m'a ainsi permis de ne pas avoir à partir de théories préexistantes et de chercher par la suite des données sur le terrain. Cette approche a, au contraire, favorisé l'apparition de nouvelles idées, de pratiques qui n'auraient pas pu être prises en compte si j'avais utilisé une approche rigide.

La théorie et les hypothèses de recherche ont ainsi pu être constamment reformulées en fonction de ce qui apparaissait sur le terrain. Cette approche a favorisé une position de grande réflexivité et de créativité en cela qu'elle m'a permis de ne pas me limiter à la seule analyse de comportements qui semblent quelques fois évidents mais de m'intéresser également aux nouveaux comportements visibles dans la ville.

Par exemple, à un moment donné, je pensais que la mobilité et la proximité n'étaient pas complémentaires. Toutefois, grâce à cette ouverture théorique, j'ai pu intégrer, dans la seconde approche sur le terrain, des éléments que je n'avais pas considérés dans un premier temps. Comme l'explique Guillemette (2006), l'analyse qualitative qui se construit à partir du terrain permet une certaine innovation théorique qui aurait été impossible avec une approche différente.

Pour étudier la relation entre territoire de proximité et mobilité, j'ai choisi trois terrains d'étude. Il s'agit de trois quartiers emblématiques de la construction de la ville de Santiago du Chili dont les habitants se caractérisent par une forte inscription territoriale dans leur espace local (chapitre 3). Je trouvais intéressante l'échelle du quartier parce qu'elle apparaissait être l'unité d'observation la plus pertinente pour étudier la complexité urbaine (Grafmeyer, 2006).

Cependant, je dois reconnaître qu'aux prémisses de la recherche, je souhaitais étudier uniquement les groupes pauvres. Je pensais alors qu'en comprenant leurs difficultés et leurs pratiques de mobilités, je pourrais dire quelque chose sur la mobilité de Santiago du Chili.

Mais, à mesure que j'avancais dans la recherche, mes lectures et les discussions avec les chercheurs m'ont fait me rendre compte de l'importance de comprendre la mobilité en

tant que phénomène «social total»⁷² qui ne prends pas seulement en compte les pratiques de déplacements mais aussi les motifs, les sens, les liens, en résumé la relation que l'individu tisse avec le territoire qu'il pratique.

A partir de ces questionnements, en plus de l'intérêt d'étudier la mobilité d'autres groupes de la ville, j'ai décidé d'intégrer deux terrains d'étude à celui que j'avais d'abord choisi.

Je m'étais en effet d'abord centré sur la compréhension de la relation territoire de proximité –mobilité dans un quartier fortement marginalisé et éloigné du centre. Cependant, j'ai par la suite intégré deux autres terrains laissant ainsi l'échantillon constituée de trois quartiers: El Castillo à La Pintana, La Comunidad Ecológica à Peñalolén y Villa Portales à Estación Central.

Le premier terrain étudié et avec lequel j'ai débuté ma recherche fut le quartier El Castillo de la commune de La Pintana. Il s'agit d'un quartier localisé dans la périphérie Sud de la ville de Santiago du Chili et qui constitue un cas emblématique d'expulsions mise en place à l'époque de la dictature militaire. Ce quartier est habité par des populations pauvres et très pauvres et se trouve assez éloigné du centre de la ville.

L'objectif recherché en étudiant ce territoire et ses habitants se basait sur l'intérêt que présentait le contexte historique de formation de cette population dans les pratiques de mobilité centrées sur le territoire local, ressources que je savais importante pour les familles pauvres.

Le second terrain étudié fut la Comunidad Ecológica de Peñalolén. Ce quartier de classe aisé, s'est formé au début des années quatre-vingts, à la périphérie rurale de la ville par un groupe de familles mécontentes de la vie urbaine. J'ai sélectionné ce terrain parce que je trouvais intéressant d'étudier les mobilités des familles y vivant, qui partageaient certainement une vie de quartier et de communauté très intense.

Compte tenu du fait que ce secteur est difficile d'accès, je pensais que bon nombre des habitants auraient recours à des pratiques de mobilité basées sur l'automobile privée. Je souhaitais pour cette recherche comprendre les stratégies mises en œuvre par les individus et leurs familles pour combiner à la fois la vie en communauté et la mobilité urbaine.

Enfin, le troisième et dernier terrain à avoir été étudié fut l'Unidad Vecinal Portales. Il s'agit d'un ensemble de maisons et de bâtiments construits par l'Etat pour la classe moyenne

⁷² En 1986, le sociologue Michel Bassand écrivait que la mobilité spatiale était un phénomène social total. En disant cela, il se référait au fait que la mobilité ne pouvait pas être traitée comme un simple déplacement mais comme une action qui est au cœur des processus sociaux de fonctionnement et de changement (Vincent-Geslin, 2010).

travailleuse du pays. Ce projet situé dans le péricentre de la ville, fut un projet emblématique de l'idéal modernisateur de l'Etat dans les années 50. En étudiant ce quartier, l'objectif que je poursuivais résidait dans le fait qu'il s'agit d'un évènement ayant marqué l'architecture chilienne. Ce projet fut conçu comme un lieu de rencontre pour ses habitants.

Il me semblait intéressant d'observer que bon nombre d'habitants privilégiaient l'échelle de la proximité pour leurs pratiques quotidiennes. Ce territoire par sa centralité et sa facilité d'accès est un espace unique dans la ville de Santiago du Chili.

J'ai choisi pour cette recherche d'étudier trois quartiers sans intention aucune de croiser et de comparer ces territoires mais plutôt avec l'intérêt de rendre compte d'une diversité de comportements et d'expériences spatiales correspondants aux différentes formes existantes d'habiter la maison, le quartier et la ville. Le plus adapté à l'étude de la relation entre territoire de proximité et mobilité était d'observer et d'écouter parler les habitants de ces territoires.

Pour cela, à partir d'une approche ethnographique (chapitre 2), lors de différentes visites sur le terrain, j'ai pu observer et avoir des conversations informelles et des entretiens (51 entretiens ouverts) avec les habitants ce qui m'a permis de m'approcher le plus possible de la relation que l'individu tisse avec son territoire.

Les conversations réalisées avec les habitants furent structurées sur la base de trois espaces : la maison, le quartier et la ville. Pour chacun de ces espaces, j'ai étudié les pratiques, les stratégies, et les significations données à chaque lieu.

5. LES AXES DE L'ANALYSE

Pour mieux comprendre chacun des terrains étudiés, il était nécessaire d'établir les axes qui m'aideraient à regrouper et à analyser l'information récoltée sur le terrain. Pour cela, j'ai identifié huit axes qui permettent de se rendre compte du type de support qu'est la proximité pour les individus et sa relation avec la mobilité : 1) le type d'ancrage et les liens tissés avec le territoire de proximité, 2) l'histoire et l'horizon résidentiel des habitants, 3) les stratégies familiales, 4) l'étendue des réseaux sociaux, 5) le type et la localisation du travail, 6) les moyens de transport utilisés, 7) la socialisation et la consommation, et finalement 8) la perception du temps (chapitre 2).

Cependant, ces dimensions ne pouvaient pas être étudiées séparément. Il était nécessaire qu'elles interagissent afin de rendre compte de la diversité de liens pouvant exister entre le territoire et des individus d'un même groupe social.

J'ai pu observer des personnes qui donnaient beaucoup d'importance à leur maison, qui y étaient très attachées. Ils s'y replient délaissant alors le quartier qu'ils considèrent incertain et hostile.

D'autres personnes, avaient au contraire des pratiques intenses à l'échelle du quartier, ce qui en soi ne les empêchaient pas de présenter une mobilité également importante au-delà de cette échelle.

Dans cette recherche, j'ai porté un intérêt particulier à l'observation de ces associations et de ces tensions, notamment des formes que prenait la relation proximité-mobilité et des significations de la relation affective –instrumentale que j'ai considéré comme un axe caractéristique du lien entre l'individu et son territoire.

Au fur et à mesure de la recherche, j'ai réalisé que la proximité était devenue un élément central des nouvelles études sur la mobilité (Fol, 2009; Ramadier, 2002; Jouffe, 2009; Lindón, 2002). En ce sens, j'avais noté l'apparition de recherches soulignant l'importance de prendre en compte, en même temps et de façon interdépendante, les aspects relatifs à la proximité territoriale et aux mobilités spatiales.

En effet, comme le font remarquer les chercheurs Jouffe et Campos (2009), il existe des approches alternatives pour lesquelles l'importance du territoire en tant que référent géographique de sens apparaît central. Cela implique que la mise en marche d'une mobilité généralisée, n'est pas suffisamment évidente pour que l'on puisse penser que la mobilité entraîne nécessairement un déracinement du territoire local et significatif.

A proprement parlé, la lecture du territoire de proximité comme support et ses dimensions (ancrages ou liens pratiques et affectifs) m'ont permis d'appréhender la mobilité à partir d'une dimension plus large. En d'autres termes, je me suis intéressée à la forme que prenait la relation entre l'individu et le territoire. Cette relation, au lieu d'opposer, laissait apparaître une dialectique entre l'ancrage dans la proximité et la mobilité quotidienne. Ainsi, de nombreuses associations sont apparues. Entre les extrémités –la mobilité d'une part et l'ancrage d'autre part – une continuité a pu être appréciée (Jouffe et Campos, 2009). Cette thèse appréhende l'expérience de la proximité des individus en observant comment ceux-ci utilisaient les ressources de la proximité pour leur mobilité, et en analysant les stratégies mises en place, la capacité de réaction des individus ainsi que leurs compétences.

En d'autres termes, je peux dire que cette recherche s'est basée sur la spatialité des habitants, c'est-à-dire, sur la relation affective et/ou instrumentale que les individus tissent avec les territoires qu'ils pratiquent. Ce travail a révélé que chaque individu construit, organise et

intègre les territoires selon ses besoins. En effet, les mobilités et les non mobilités, de même que leurs significations ont participé à la mise en lumière de ce que je souhaitais dévoiler.

6. LA CONSTRUCTION DES HYPOTHESES

Dans cette recherche, au lieu d'essayer de vérifier des hypothèses pré-construites, je les ai élaborées à partir d'observations (Bertaux, 2005), ce qui m'a permis d'aller au-delà des notions pré-conçues sur les habitants.

En ce sens, le modèle ainsi élaboré acquiert une valeur interprétative plausible plus qu'une explication au sens strict. A partir de cette perspective, trois hypothèses furent construites en partant des résultats trouvés sur le terrain.

La première d'entre elles, d'ordre général, posait que face à une croissante exigence de la mobilité, le territoire de proximité (maison et quartier) s'est converti en un support servant aux individus à développer leurs stratégies et leurs pratiques de mobilité.

En effet, je pensais que le territoire de proximité était un point d'appui, un support, un lieu où se trouvait les ressources sociales, familiales, économiques ressources qui aidaient et compensaient l'exigence à la mobilité. La dimension spatiale (maison et quartier) apparaissait révélatrice des ressources (capital économique, culturel, social) des individus.

La seconde hypothèse que j'ai construite, complémentaire de la précédente, établissait que la relation que les individus tissent avec leur territoire de proximité, ainsi que les perceptions et les caractéristiques de cette espace, ont une influence sur la mobilité quotidienne des individus.

Ainsi, un type particulier d'ancrage ou de lien avec le territoire de proximité (entre le pôle affectif et pratique), aurait une influence dans les pratiques de mobilité des individus.

Je pensais que les individus qui avaient une relation plus instrumentale avec leur espace résidentiel, auraient des pratiques de mobilité vers l'extérieur, alors que ceux qui présentaient un plus important enracinement et de plus fortes implications avec cet espace développeraient des pratiques essentiellement locales.

Toutefois, et au-delà d'un simple "effet de lieu", dans un sens déterministe, il était intéressant d'explorer de manière compréhensive les relations complexes existants entre le territoire de proximité et les pratiques de mobilité quotidienne en appréhendant les pouvant exister entre les individus d'un même groupe.

La dernière hypothèse, quant à elle, fut établie à partir des observations montrant l'exigence à la mobilité qui retombait sur l'individu lui-même et sur sa famille, et qui par conséquent avait besoin de la mise en marche des pratiques et des stratégies en matière de mobilité.

On peut observer comment de nombreuses familles épuisées par une mobilité lointaine souhaitent une insertion sociale basée sur la proximité. Ainsi, ce sont donc les individus et leurs familles qui doivent mettre en marche les pratiques et les stratégies en termes de mobilité ce qui conduit à observer de nouvelles différences de mobilité cette fois associées non seulement aux composantes socio-économiques, mais également en relation avec les caractéristiques (tactiques et stratégiques) de chaque acteur et de chaque famille pour gérer la proximité et la distance. Il s'agit d'avoir une mobilité qui nous permet de réaliser nos projets de vie, de maîtriser le rapport au monde et aux autres, et de s'assurer une meilleure qualité de vie.

7. LES PERSPECTIVES THEORIQUES DE LA THESE

La partie suivante se propose de décrire brièvement quelques uns des éléments du cadre théorique utilisé dans cette thèse.

Dans un scénario de mobilité généralisée (Bourdin, 2005a; Lannoy y Ramadier, 2007), d'injonction à la mobilité (Le Breton, 2004a; Martucelli, 2006a) et de fragmentation des espaces de vie (Viard, 1994), il devient de plus en plus nécessaire de s'interroger sur les modes de vie qui prennent forme dans la ville. Ainsi, et en considérant que l'augmentation de la mobilité marque un changement majeur dans la façon de vivre et surtout dans la relation de l'individu avec son espace, je trouve intéressant d'enquêter sur la relation qui se tisse entre l'individu et son territoire de proximité.⁷³

Dans une société de plus en plus mobile (Stock, 2004), il apparaît important de situer l'étude sous un axe peu souvent abordé. La prise en compte du territoire de proximité dans les études sur la mobilité, a permis de l'envisager comme un vecteur dans la construction de la signification que les individus donnent au monde qui les entoure. Le territoire de proximité apparaît donc comme une composante essentielle de leur mobilité.

Je me suis intéressée à ce que l'on a appelé l'ancrage dans la proximité (les liens tissés avec la maison et le quartier) que j'ai étudié dans sa double dimension: d'une part, à partir de l'ancrage pratique (instrumental) qu'un individu peut avoir avec son espace de vie dans le

⁷³ Je définirai dans cette thèse le territoire de proximité comme le lieu le plus proche entourant l'individu –l'espace résidentiel (maison), le quartier et les relations de voisinage– c'est à dire, comme: "dimension familière" qui «permet l'ancrage social minimal de chacun [...] tel qu'il est vécu dans les plus menus détails du quotidien» (Agier, 1999: p. 5).

sens où ce territoire lui ‘sert’ sans qu’il y ait pour autant une composante émotionnelle dans cette relation, et d’autre part à partir d’une dimension plus symbolique (affective) qui se réfère au sentiment d’appartenance, d’enracinement profond pouvant exister entre l’individu et le territoire de proximité.

Dans cette recherche, j’ai démontré comment, en intégrant dans l’étude de la mobilité les ancrages dans la proximité, la réflexion sur la relation entre l’individu et son territoire a été enrichie, après m’être rendu compte de la dimension sociale du spatiale.

Il s’agissait d’observer et de comprendre comment les ancrages dans la proximité –à la fois pratiques et affectifs– participent aux déplacements et à la mobilité des individus.

Je formule donc l’hypothèse d’un territoire de proximité qui soit le ‘support’ socio-territorial (lieu d’ancrages et de liens) important pour les pratiques de mobilité quotidienne, support qui va permettre aux individus de faire face aux tensions espacio-temporelles que l’on associe généralement à la mobilité de la société.

Ainsi, je suis à la fois intéressée par les mobilités et par le sens que les individus leur donne, leur signification et leur articulation, puisqu’elle (la mobilité) doit être appréhendée à partir des ancrages (pratiques et affectifs) qui entrent en jeu.

De même, il ne faut pas oublier que les caractéristiques des lieux et des milieux dans lesquelles se font ces ancrages sont reçus différemment par chaque individu puisque l’identité, la culture géographique de l’habitant, son histoire personnelle sont des filtres interprétatifs importants (Morel-Brochet, 2008) que conditionnent la mobilité.

Le concept de support

L’un des concepts utilisés dans cette thèse est le concept de “support” qui m’a permis d’observer les pratiques et les stratégies de mobilité quotidienne en référence au territoire de proximité (maison-quartier).

Je propose de considérer le territoire de proximité comme un lieu d’identification et de référence revêtant une certaine importance en cela qu’il permet aux individus de supporter les tensions que l’exigence à la mobilité entraîne.

Le concept de support utilisé dans cette thèse provient de la lecture des travaux et des recherches réalisées en sociologie de l’individu (Castel, 1995; Martuccelli, 2007; Merklen, 2009; Wachsberger, 2009). Pour exister dans le monde social, l’individu doit être capable de se maintenir et de faire face aux défis auxquels il est exposé. Dans la société industrielle,

l'individu bénéficiait de supports venant de l'extérieur –l'État, la famille, la religion, etc.– alors qu'aujourd'hui, l'individu est maintenant le cadre de sa propre expérience (Bourdin, 2007).

Il est à noter que dans un contexte d'exigence à la mobilité, les stratégies des individus centrées sur la proximité sont souvent délaissées.

C'est pour cela, que dans cette thèse, je propose de démontrer que le territoire de proximité est un support majeur puisque les sujets s'y reposent afin de déployer leurs stratégies de mobilité quotidienne.

En reprenant De Certeau (1996), j'affirme que plus l'expansion urbaine est importante, plus le besoin de reconnaître son propre lieu se fait sentir. J'entends par lieu propre, le lieu à partir duquel les stratégies peuvent être imaginées et mises en œuvre.

Pour mener à bien cette recherche, je me suis intéressée à certains supports –que j'ai moi-même qualifié de supports 'socio-territoriaux'– liés à la dimension pratique et affective que les individus ont avec le territoire de proximité. Le quartier permet aux individus de pouvoir conjuguer nomadisme et ancrage, se déplacer tout en situant leurs actions et de participer à un système d'échanges et de solidarités.

Dans un contexte d'instabilité, un cadre relationnel structuré sur la base d'un territoire et de la proximité, constitue souvent le principal support des individus.

Ces espaces n'ont pas disparu avec l'augmentation de la mobilité. Je parle plutôt d'une réactualisation en cela qu'ils offrent désormais un possible modèle de socialisation faisant appel à la communauté pour répondre à l'augmentation de l'individualisme et de l'insécurité propres à la ville (Pérez, 2006).

Dans ce sens, l'assignation au territoire de proximité ne vaut pas seulement pour les groupes captifs, mais pour tous les groupes sociaux.

Bien que dans l'actuelle ville, les individus appartiennent et s'identifient à une série d'espaces dispersés sur la trame urbaine, il existerait selon l'anthropologue Francisca Márquez (2006: p.78): «una creciente revalorización e identificación de los vínculos de intercambio simbólico y afectivo en el pequeño territorio que representa el barrio y la vecindad».⁷⁴

⁷⁴ Traduction personnelle: «une revalorisation croissante et une identification des liens d'échange symbolique et affectif dans les petits territoires que représentent le quartier et le voisinage».

De cette façon, dans une société de plus en plus «dispersée» (Le Breton, 2004a) où les individus sont divisés entre différents espaces et différents temps, je cherche à comprendre comment la proximité peut se convertir en une base servant aux individus à développer leurs stratégies de mobilité quotidienne. Ces questions sont développées plus en profondeur dans l'analyse de terrain (voir la troisième partie de la thèse, chapitres 6, 7 et 8).

Souvent, la participation à la vie politique, sociale et culturelle du quartier est la forme que les individus trouvent pour se construire un lieu au sein de la société et lui donner un sens, ainsi que des significations culturelles et des relations sociales.

De cette façon, une inscription socio-territoriale dans le quartier offre à la fois un cadre structurant les solidarités locales et constitue une forme collective permettant de se mettre en relation avec le monde institutionnel au travers de l'action collective (Merklen, 2005, 2009). Cependant, le quartier n'est pas seulement un lieu où les individus trouvent une structure de relations, mais c'est aussi un lien avec les services, la ville et les institutions. Il s'agit en outre d'un lieu de prestige ou au contraire de stigmatisation du fait des réputations qu'acquiert chaque quartier.

A partir de ces postulats, la question formulée au commencement de cette recherche revêt alors une importance particulière. Le territoire de proximité était en effet considéré comme un point d'appui, un support et un lieu propre permettant à l'individu de se déplacer et de faire face aux tensions dues aux exigences de mobilité. La mobilité ne détruit pas les liens territoriaux. Au contraire, elle les renforce.

La maison et le quartier: deux échelles pour la mobilité

Considérer les territoires de proximité –maison et quartier– comme des supports dans un contexte de mobilité croissante, signifie les appréhender non seulement comme des lieux fermés sur eux-mêmes mais également comme des lieux ouverts sur les autres espaces de la ville.

Je propose que la proximité –maison et quartier– soit transformée en lieux soutenant et articulant les pratiques de mobilité quotidiennes des individus. La “maison” –quel qu'en soit le type, le matériel et la localisation– est le dessein de tous les groupes sociaux. Depuis cette perspective, être propriétaire devient synonyme de réussite et d'ascension sociale. De plus, il s'agit également d'un investissement et du patrimoine familial. C'est en cela que la maison s'avère être un lieu chargé de sens et de significations.

L'installation au sein de la maison, de la modalité de «repos», implique un processus de «mobilisation» et fait partie d'un projet de vie (Pinson et Thomas, 2001). C'est à partir de la maison que je peux construire des liens et des relations avec les territoires qui m'entourent.

C'est également depuis la maison que se réalisent les explorations extérieures. Depuis elle, les mobilités se planifient, les explorations se réalisent, et des liens se mettent en place avec ce qui se trouve au-delà.

Dans le même temps, la maison est le refuge par excellence, le lieu où l'on revient après une longue journée. Bachelard (1975) définit la maison comme notre coin dans le monde, notre premier univers, c'est comme notre cosmos.

La maison se forme donc dans un lieu chargé de sens et de mémoire, un refuge depuis lequel on peut explorer et regarder l'extérieur. Il place l'être humain dans un espace qui lui est propre. La maison apparaît comme lieu de premier ancrage, lieu de "repos" et en même temps comme générateur de mouvements vers d'autres espaces tels que le quartier et la ville. La maison se révèle donc être le premier indicateur de la relation existant entre l'individu et ses territoires. La maison est support.

De même, quand on fait référence à la maison, il est nécessaire de la comprendre à l'intérieur d'une logique familiale. La maison est le lieu où les stratégies familiales sont mises en œuvre à la recherche d'un projet collectif impliquant une mobilisation au-delà de cette échelle. C'est à partir de la maison que s'élaborent les activités et les stratégies en tant qu'individu et en tant que famille. L'ancrage familial se produit d'abord au travers de la maison.

Pinson et Thomann (2001), avancent la thèse que le logement forme un «système résidentiel» c'est-à-dire que c'est à partir de celui-ci que les individus et leurs familles conquièrent et s'approprient les divers espaces de leur quotidien.

La maison, comme support, devient alors l'espace par excellence depuis lequel les individus construisent et articulent leurs identités, leurs mobilités, leurs ancrages et leurs perceptions. Je pourrais présenter la maison comme l'espace de médiation entre le dedans (à l'intérieur) et le dehors (le quartier, la rue et la ville). C'est à travers elle que se produit une ouverture vers les autres espaces (Ontiveros, 2006; Lindón, 2005).

Cependant, bien que la maison permette une ouverture vers l'extérieur, ses individus manifestent actuellement un retour à son intérieur et font de la maison un espace non seulement chargé de sens mais aussi, de pratiques. Maintenant, ce n'est donc plus seulement un espace familial et un lieu de repos mais c'est également un espace de divertissement, de travail, de rencontres. Elle apparaît ainsi comme une «maison mobile», connectée au moyen des communications –surtout Internet–, de laquelle il n'est plus nécessaire de sortir pour être en contact avec les autres espaces.

On fait maintenant de la maison un espace isolé, fermé et protégé de l'extérieur. Je peux dire que, dans une société de plus en plus individualisée, on assiste à un repli des individus au sein de leur domicile. La maison prend une nouvelle signification. Ainsi, dans un univers où les déplacements se multiplient et s'étendent, explique Ascher (1998), sans laisser de lieu pour des arrêts intermédiaires, les individus prennent de plus en plus le logement comme l'espace par excellence.

Je propose de définir la maison comme cet espace de proximité qui prend actuellement de plus en plus d'importance et en tant que modalité de repli et en tant qu'espace qui connecte avec l'extérieur. En ce sens, la maison partage un projet de vie familiale axée sur une façon bien particulière d'habiter. De cette façon, celui qui habite une maison porte en lui la nécessité de déplacements articulés par et au travers de la maison. Quelque soit le lieu de résidence –pauvre périphérie, centre-ville, périphérie plus aisée– tous les individus et leurs familles devront construire leurs territoires à partir de la maison.

Parce que c'est un lieu de refuge et de sens, par sa construction comme centre de consommation et de production domestique et par la satisfaction des projets personnels de ses membres, la maison doit s'inscrire dans un «système de lieux» qui la relie avec le reste du monde par le biais de la mobilité quotidienne (Pinson et Thomann, 2001).

Cependant, il ne faut pas oublier, que bien que la maison soit à la fois conçue comme premier refuge et comme lieu générateur de mouvements, ce n'est pas pour autant le seul support pour les individus. Dans ce sens, le quartier apparaît comme une échelle plus intermédiaire – entre la maison et la ville – échelle qui, comme je le démontre au moyen des analyses de terrain (chapitres 6, 7 et 8), est très lié à la maison et constitue lui-aussi un élément central dans la dialectique mobilité –territoire de proximité.

Pour un nombre important de chercheurs (Ascher, 1998; Dubois-Taine et Chalas, 1998; Vega, 2005) les transformations métropolitaines éroderaient les sociabilités fondées sur la proximité physique, en mettant un obstacle au voisinage et en réduisant les réalités du «quartier». Seuls les groupes «captifs» ou qui ont une mobilité réduite conserveraient un univers social localisé autour de l'habitat (Ascher, 1998) en renonçant à se mouvoir et en se repliant dans leur demeure (Donzelot, 2004).

A partir de ces hypothèses, une dualité entre mobilités et ancrages tend à s'imposer où l'ancrage –au niveau du quartier ou de la commune– et les pratiques de mobilité s'opposeraient.

Toutefois, l'augmentation de la mobilité ne remplace pas ni ne fait disparaître les ancrages dans la proximité. On assiste plutôt à un nouveau phénomène: la mobilité et la proximité viennent à se compléter.

En fait, de nouvelles hypothèses relativisant ce qui vient d'être énoncé précédemment sont formulées (Márquez, 2006; Pérez, 2006; Authier, 2002; Jouffe y Campos, 2009; Merklen, 2005; Morin y Rochefort, 1998; Fol, 2009; Waschberger, 2009). Ces hypothèses rendent compte que le quartier est un lieu important pour les pratiques et les relations, et qu'au-delà de s'inscrire seulement dans une logique de proximité, permet aussi une ouverture vers l'extérieur.

De cette façon, je suis loin d'avancer que les individus «mobiles» n'ont aucun ancrage avec le domicile ou le quartier, ou au contraire, que les habitants ancrés dans leur quartier souffrent d'une mobilité réduite à cette échelle. Il est plus intéressant ici d'observer et de comprendre comment les individus articulent mobilité, ancrage, sédentarisme et enracinement en fonction de leur situation sociale et résidentielle, ainsi que des caractéristiques morphologiques et sociales des contextes urbains dans lesquels ils résident (Authier, 2002).

Après avoir expliqué le sens qu'acquiert le quartier dans la réalité latino-américaine, Salcedo et Pérez (2006) avancent que ce dernier n'a pas disparu. En effet, dans les lieux où le contact est réduit au minimum, ou au contraire qu'il existe des quartiers où les interactions entre voisins sont plus fortes. Ce qui se produit est une réactualisation des pratiques et des relations au sein du quartier où celles-ci peuvent apparaître sous diverses formes en étant réduit à un contact minimal, mais dans lequel, il y a toujours une reconnaissance de l'autre en tant qu'être social.

Cependant, afin de comprendre la complexité de la relation avec le quartier, il est nécessaire d'aller au-delà de la seule échelle locale. L'articulation des échelles urbaines est nécessaire à la compréhension du quartier. De fait, lorsque l'on analyse la façon dont se situent les individus à différentes échelles urbaines au moyen de leurs déplacements quotidiens et en même temps, observer la forme par laquelle le quartier existe et entre en relation avec les autres espaces, pratiqués ou imaginés, on pourra alors se rendre compte du vrai sens qu'acquiert le quartier pour les habitants (Allen, Guérin-Pace et al., 2007).

Le quartier apparaît donc comme un espace présentant diverses dimensions et significations, ce qui prend une importance dans sa relation avec le contexte urbain, social et politique qui l'entoure. Il prend toute son importance si et seulement s'il est analysé à la lumière des unités spatiales qui le composent (maisons, rues, espaces verts, etc..) et de celles dont il fait lui même parti (commune, ville, périphérie, etc.), et cela même s'il est confronté à l'image que l'on a de lui.

En ce sens, le quartier n'est pas un espace qui est important en soi, mais il est cependant en relation avec les espaces qui le composent et avec ceux dont il est lui même partie. Il est en même temps en relation avec les pratiques, les perceptions et les caractéristiques de ses habitants, ainsi qu'avec la forme urbaine et les interventions publiques.

Dis-moi où et comment tu vis, je te dirai comment tu te déplaces

Pour pouvoir aborder le lien entre le territoire de proximité et la mobilité quotidienne, il faut au préalable comprendre que chaque localisation dans la métropole détermine nécessairement des pratiques particulières. La relation qui se tisse avec le territoire de proximité, déterminée par le type de logement et le quartier, entraînera une série de stratégies pour les individus et leurs familles, comme par exemple, l'augmentation des trajets domicile - travail, la dépendance de l'automobile privée, le repli au niveau du quartier.

Bien que les ménages pauvres aient pu «accéder» à la propriété grâce aux politiques de logement social, ils n'ont toutefois pas pu choisir l'emplacement. Ainsi, les politiques de logement ont favorisé l'accès à la propriété des pauvres par le biais de constructions localisées dans la périphérie, éloignée de la ville et mal desservie. L'éloignement et le manque d'accessibilité sont bien souvent le prix que ces groupes vulnérables doivent payer pour pouvoir accéder à la propriété. Ces réalités affectent particulièrement leur mobilité au quotidien.

A l'autre extrême de la balance, les classes moyennes et les plus riches de notre ville, ont au contraire bénéficié d'une plus grande marge de manœuvre dans le choix du type et de l'emplacement de leur propriété. Certains de ces foyers ont volontairement choisi de s'éloigner du centre-ville afin de jouir d'un environnement plus agréable et d'un logement plus spacieux et plus confortable pour leur famille. D'autres ont au contraire préféré résider dans le centre, valorisant ainsi un certain style de vie (proximité des services, des commerces, de la culture) bien que contraint à vivre dans un logement dont les espaces sont plus restreints.

Habiter un logement éloigné du centre-ville entraîne –sans aucun doute– une série de comportements, de pratiques et de stratégies de mobilité au quotidien pour les foyers concernés, qu'ils soient pauvres ou bien de classe plus aisée.

Ce qui peut favoriser, par exemple, une dépendance aux moyens de transport motorisés (automobiles pour les plus riches et transport public pour les plus pauvres) ou encore un repli au sein de l'espace local. Ces stratégies, qui se mettent en marche à différentes échelles de l'espace métropolitain, sont abordées avec plus de profondeur dans les chapitres 6, 7 et 8.

En ce sens, la hiérarchisation résidentielle ne doit pas seulement se comprendre en rapport avec le marché immobilier (social et privé), mais également en fonction de toute une série de caractéristiques et de position socio-économique et démographique des individus. A ce propos, Bonvalet y Brun (2002) parlent de «types résidentiels» pouvant être observés. De l'habitat dévalorisé des familles marginalisées et à faibles revenus jusqu'au logement hautement valorisé économiquement et socialement qui attire quant à lui les familles à hauts revenus, il est possible d'observer des trajectoires résidentielles différenciées.

Par exemple, l'une d'elles sont les habitants qui aspirent à l'obtention d'un logement social ce qui constitue pour cette catégorie de personne, leur seul horizon possible : accéder à la propriété. On peut observer d'autres trajectoires comme celle de ceux qui, eux, aspirent à être propriétaire d'un appartement dans un quartier de valeur moyenne ou dans un «beau» quartier. Enfin, il y a ceux qui aspirent à une maison avec jardin située dans un quartier bon marché et socialement valorisé ou, pourquoi pas, dans un quartier d'«artistes» ou «écologique».

En effet, et bien que le choix résidentiel puisse trouver une explication liée au marché foncier et immobilier, les études postérieures, en particulier celles des sociologues, ont permis d'ouvrir de nouvelles pistes d'analyse.

Ainsi, le statut d'occupation, le type de logement, son emplacement, etc., ne sont pas seulement régis par une logique économique (qui assigne à l'individu une localisation et un statut social déterminé en prenant en compte sa catégorie socioprofessionnelle, sa position dans le cycle de vie, etc.) ou par le hasard et la nécessité mais, il existe également des logiques familiales, sociales et affectives (Bonvalet et Brun, 2002; Ortar, 2005).

Il existe aussi en même temps des logiques de développement urbain qui sont très importantes notamment dans le cas de Santiago du Chili (voir deuxième partie de la thèse, chapitres 4 et 5).

Depuis cette perspective, je dirai que les individus et les foyers disposent tout au long de leur vie d'un minimum de liberté d'action s'agissant de leurs pratiques résidentielles, ce qui fait reconnaître chez l'individu une marge de «choix» restreinte (Bonvalet et Dureau, 2000).

Toutefois, certains auront, à cause des politiques de logement social, une marge de manœuvre restreinte au moment de choisir l'emplacement et par conséquent le quartier dans lequel se trouvera leur logement. Ils sont en effet limités dans le choix des caractéristiques et de l'emplacement de la maison du fait des politiques existantes en la matière.

Ainsi, par exemple, la cohabitation dans notre pays aura été un des facteurs déterminants de l'emplacement du logement des familles pauvres. Dans les années 1980, et en raison de la pénurie de logement et de l'éradication de l'habitat informel, beaucoup de pauvres se retrouvant sans maison s'installaient chez des parents ou des amis. Ils avaient alors le statut d'«hébergé». Ce fait rend compte du rôle important joué par les réseaux sociaux et par la famille pour accéder au logement. Ces derniers conditionnent l'emplacement de la résidence des individus. Nombres de «choix» sont, en effet, régis par l'importance qu'occupe le territoire de proximité du fait des liens familiaux et sociaux qui s'y trouvent et qui font parti des stratégies mises en place par les ménages. De plus, tout cela peut grandement influencer le désir de rester dans la maison et/ou le quartier que l'on habite ou au contraire d'en partir.

Ce qui vient d'être énoncé, permet d'appréhender les logiques qui entrent en jeu et les pratiques qu'elles suscitent.

Les facteurs sociaux, psychologiques, affectifs sont importants au même titre que le groupe de références tels que la famille, les amis, le groupe social, au moment de choisir (ou de ne pas pouvoir choisir) un lieu pour vivre. En ce sens, le fait de vivre dans tel ou tel lieu et d'occuper telle ou telle autre demeure répond à l'articulation de divers facteurs qui donnent comme résultat la situation dans laquelle les individus se trouvent à un moment déterminé.

En même temps, ce contexte d'occupation, de localisation, de type de demeure, etc., apparaissent comme des facteurs permettant ou restreignant les marges de manœuvre des individus c'est-à-dire, leurs mobilités ou leurs non mobilités quotidiennes.

Bonvalet y Brun (2002) énoncent, de la même façon que je l'ai moi-même expliqué dans la thèse (voir: 3.2), qu'un individu, lorsqu'il décide de vivre dans un lieu déterminé, est en train d'opter pour un certain «mode de vie» qui sera déterminé en grande partie par le logement qu'il occupe et le quartier dans lequel il se situe. Ces auteurs, expliquent que les stratégies mises en œuvre par les individus tentent de faire correspondre leur position résidentielle avec leur position sociale et avec l'idée qu'ils ont de celle là.

Ainsi, «l'image» d'un quartier aura une grande influence dans les pratiques mises en marche par les individus et sera en relation avec un type donné d'habitants, avec une histoire particulière et avec certains codes et valeurs. Cette «image», peut faire venir de nouveaux résidents ou au contraire en faire partir, en arrivant à se sentir habitants de la «maison» et non du quartier.

En prenant en considération ce qui vient d'être énoncé, je décris et j'analyse, tout au long de ma thèse, comment les différents groupes étudiés sont arrivés au lieu où ils habitent actuellement, quelles ont été leurs raisons, leurs motivations, les logiques adoptées (marché du logement, politique du logement, réseaux sociaux et familiaux, image du quartier, etc.), en même temps, je mets en relief comment ils ont peu à peu construit, transformé et donné une signification à leur « maison » et aux espaces de la proximité qui les entourent tel que le quartier.

A cet égard, il est important de pouvoir relier cela avec les pratiques et les stratégies de mobilité quotidienne que ces individus ont dû mettre en œuvre afin de se déplacer dans les espaces de la ville en tenant compte de l'emplacement résidentiel «choisi» ou «subi» et du type d'ancrage créé avec le quartier qu'ils occupent. Ces pratiques interagissent avec la famille, les revenus, le type d'emploi, l'offre de transport existant, les futures attentes et surtout l'ancrage existant avec le quartier occupé.

Je trouve intéressant de rechercher comment les pauvres généralement «captifs» de leur quartier, se «débrouillent» pour se déplacer et accéder aux ressources vitales, et en même temps comment les classes moyennes ont recours à la recherche de «vie de quartier» ou «de contact avec la nature» en préférant le plus souvent l'isolement ce qui ne manquera pas d'avoir des conséquences et des limitations en matière de stratégies et de déplacements quotidiens. De ces phénomènes, naissent alors des tensions entre mobilité et ancrage, et des capacités individuelles et collectives pour y faire face.

Apparaît alors le besoin d'une compréhension globale de l'ancrage dans le territoire de proximité et la mobilité quotidienne. De la même façon, il est nécessaire de connaître les conséquences qu'un ancrage déterminé aura dans le territoire de proximité sur les déplacements quotidiens des personnes.

8. QUELQUES RESULTATS: LE QUARTIER COMME SUPPORT ET LES PRATIQUES DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES HABITANTS DE TROIS QUARTIERS DE LA VILLE DE SANTIAGO DU CHILI ⁷⁵

En Amérique Latine, la relation que les pauvres entretiennent avec leur territoire à travers l'étude de la mobilité quotidienne et résidentielle a été très peu étudiée, malgré les recherches qui ont été menées sur le transport (Paquette, 2010) y sur les politiques de logement. C'est pourquoi la compréhension de l'installation des groupes au sein de leur territoire, leurs ancrages, leurs mobilités et leurs stratégies permettent de constater que les territoires pratiqués sont multiples et variés, dans l'espace et dans le temps, et obéissent à une série de logiques et d'expériences. De plus, leur «immobilité» est le plus souvent associée aux stratégies et aux ressources familiales, sociales, à l'emploi et que permet ainsi aux individus de construire leurs espaces de vie.

Comme l'a démontré cette enquête, les habitants du quartier El Castillo provenaient d'installations précaires et informelles dispersées à plusieurs endroits de la ville de Santiago du Chili. Avec la politique d'éradication des années quatre-vingts, ils furent expulsés vers des zones périphériques de la ville où ils ont leur a remis des logements définitifs.

Bien que cette politique d'éradication puisse être vue comme une stratégie politique et mercantile servant à libérer les zones ayant un prix du sol élevé des installations irrégulières, ces expulsions ont toutefois permis à ces individus d'accéder à un bien qu'il ne possédait pas : leur propre maison.

⁷⁵ Il est important de mentionner que dans la thèse, la relation entre le territoire de proximité et les pratiques de mobilité quotidienne des trois quartiers de la ville de Santiago du Chili a été décrite et analysé (voir: chapitres 6, 7 et 8), mais pour des raisons d'espace ces résultats seront abordés très brièvement dans ce résumé.

[...] on était content, heureux parce que ça a été un changement radical, définitif, je n'ai plus eu à me préoccuper de devoir aller par ci ou par là, maintenant, ils ne vont plus bouger d'ici. (homme âgé, El Castillo).

[...] pour avoir quelque chose à moi, où mes enfants puissent jouer et être sûr de pouvoir se baigner [...] alors je suis arrivée ici pour avoir quelque chose à moi [...] (femme adulte, El Castillo).

Cependant et de la même façon que la maison apparaît pour les habitants del Castillo comme un lieu chargé de sens, le quartier, est, lui aussi, un univers de significations où chacun se reconnaît et reconnaît les autres, en pouvant distinguer les référents spatiaux, relationnels et historiques qui sont partagés avec les autres habitants du lieu. Le quartier est non seulement un «espace physique» qui contient les pratiques mais aussi, un espace de relations sociales et d'univers de signification pour ceux qui, aujourd'hui habitent El Castillo.

J'ai pu constater que le territoire local –quartier– se présentait sous la forme d'une fontaine de ressources –économiques et sociaux– importants pour ces habitants, ce qui se manifestait dans les ancrages et dans la mobilité que les individus entretenaient avec ce territoire. J'ai donc voulu prendre de la distance avec les approches analysant le quartier comme un espace de cohésion et de nœud social tendant à disparaître (Ascher, 1998 ; Dubois-Taine et Chalas, 1998) afin de pouvoir comprendre comment ce dernier s'est réactualisé à partir des pratiques de ses individus.

Je crois que le quartier continue d'être, aujourd'hui encore, un espace de support pour les pratiques des individus, notamment des plus pauvres, pour lesquels le quartier joue un rôle important dans leur quotidien. Le quartier en tant qu'espace de travail, de réseaux sociaux, de solidarité, d'identification et de stigmat. Le quartier comme univers de sens. Un espace que ses habitants occupent ; s'approprient et auquel ils donnent un sens.

Bien que les pauvres qui habitent la ville de Santiago du Chili aient réussi à formaliser leur logement, je me rends compte que les barrières les empêchant d'accéder au marché du travail persistent encore. Comme on peut le constater, les habitants del Castillo trouvent à la fois des emplois dans les communes éloignées là où se concentre le marché du travail, partie ouest de la ville, mais également, dans la même commune del Castillo ou dans les communes voisines. Il s'agit alors de travaux réellement précaires. Cela constitue une partie des stratégies que les habitants ont dû adopter s'agissant de leurs emplois et des coûts de transport qui y sont associés.

Tomas a 59 ans et il est concierge dans un centre thérapeutique situé dans le quartier El Castillo. Tomas travaille depuis plusieurs années dans ce lieu et est conscient des facilités que

lui offre son travail, notamment le fait de pouvoir se rendre à son travail à pied ou à vélo et de ne rien dépenser en transport. Comme Tomas travaille par tranches horaires tournantes, il peut mieux gérer son temps et réaliser d'autres «petits boulots».

Tomas a un *triciclo*⁷⁶, qui lui permet de pouvoir transporter la marchandise pour le commerce de sucreries qu'il a avec sa femme dans leur maison. Le jour de l'entretien, Tomas s'était déplacé avec son tricycle jusqu'à la commune voisine de Puente Alto pour acheter la marchandise nécessaire pour la vendre dans son commerce. En plus de ce travail, Tomas vend quelques jours de la semaine des plantes dans un marché voisin et au marché du quartier. Pour cet autre travail, il doit également se déplacer cette fois vers les viviers qui se trouvent à San Bernardo. Il réalise ses trajets en bus ou bien avec son *triciclo*. Il dit qu'il préfère marcher ou se déplacer en *triciclo* puisque cela lui permet d'économiser en transport public.

J'ai également constaté tout au long de cette thèse, que les exigences de la mobilité pèsent sur les femmes les plus pauvres qui doivent être capables de jongler entre un emploi et les tâches ménagères ce qui est en partie compensé par la flexibilité qu'octroient les emplois informels de proximité. A cet égard, pour celles-ci, le travail de proximité est une stratégie pour la mobilité qui leur permet de pouvoir s'acquitter de leurs rôles au sein du foyer et pouvoir participer monétairement aux revenus du foyer.

J'observe que les femmes pauvres effectuent plus de déplacements que les hommes puisque le fait d'être, le plus souvent, à la fois chefs de famille et mères, revient à devoir se déplacer pour diverses raisons, et à faire plusieurs arrêts dans un même trajet. Par conséquent, le quartier se transforme pour plusieurs d'entre elles en une ressource –support qui leur permet de pouvoir articuler le mieux possible leur mobilité quotidienne.

Je rencontré Lucia dans sa maison, entourée de ses petits-enfants les plus jeunes, en train de se réchauffer avec un poêle. Elle me raconte, interrompue par les jeux de ses petits-enfants, les pleurs de l'un, les cris de l'autre, qu'elle vend des vêtements usés au marché du quartier pour aider à payer les dépenses liées au logement.

Cela fait 18 ans qu'elle vit à La Pintana. Elle a 7 enfants, 4 qui sont mariés et 3 plus jeunes, en plus de ces petits-enfants. Il y a un an, Lucia travaillait plus ou moins près de sa maison. Elle prenait un bus et arrivait à l'heure. Toutefois, à cause des problèmes de transport qui sont apparus dans la commune à la suite de la restructuration de ce dernier, Lucia a décidé d'économiser en temps et en fatigue et d'abandonner son travail bien qu'elle avait alors de meilleurs revenus. Lucia vend maintenant au marché d'El Castillo, mais elle n'a pas de stand

⁷⁶ Triciclo: type de transport ou carriole conduite par une bicyclette qui permet de transporter des objets. Très utilisé par les populations pauvres pour transporter et vendre des cartons, de la nourriture etc.

légal. Elle s'installe au bout du marché. Elle travaille du mardi au dimanche de 9h du matin à 15h de l'après-midi, heure à laquelle elle rentre à la maison pour préparer le déjeuner à ses enfants. Ensuite, elle va à Estación Central acheter d'autres vêtements qu'elle vendra le lendemain. Lucia a beaucoup d'autres activités ; en plus des tâches ménagères, du travail et de la famille, elle participe activement aux activités du quartier.

De plus, en terme de mobilité résidentielle, j'ai pu observer comment de nombreux jeunes se sont émancipés de leurs parents et ont postulé à des subventions que donne la municipalité afin d'obtenir une maison au sein de la même commune. Bien que l'environnement leur semble hostile, incertain et qu'il y ait une importante criminalité, les liens qu'ils ont tissés avec ce lieu ont une importance particulière dans la quotidienneté de ces individus.

Et pourquoi as-tu décidé de rester vivre dans ce secteur ? :

[...] j'ai une fille de 7 ans, et j'ai fait ce choix pour des raisons pratiques, parce que ma fille est mineure, elle a 7 ans, à un moment mon épouse travaillait et nous avions besoin de l'aide de notre mère et de notre grand-mère [qui vivent dans le quartier] et c'est pour cela que nous avons pris la décision [...] (jeune homme, El Castillo)

Il semble donc que la famille, ainsi que les voisins et les amis, jouent un rôle important dans les pratiques de mobilité quotidienne dans les secteurs populaires. Les habitants de ces quartiers consacrent une part importante de leurs déplacements pour leur rendre visite, déplacements qui se font dans un rayon relativement proche. En ce sens, les déplacements à pied ou à bicyclette pour rendre visite aux parents ou aux voisins sont très fréquents. Ce phénomène participe au renforcement de l'enracinement avec le lieu de résidence.

J'ai des amies ici à l'intérieur de la Villa et j'ai une amie à San Rafael et nous y allons à pied et nous en revenons à pied. A la municipalité, on y va à pied, on va payer l'eau et la lumière à pied. Il n'y a pas de problème [...] (femme adulte, El Castillo).

Cependant, comme cela a été démontré dans la thèse, on ne peut pas tomber dans une vision naïve et penser que tous les individus partagent le même ancrage et le même attachement avec le territoire. A cet égard, bien que la proximité en tant que support et ressource permette un certain attachement au territoire, cela peut aussi générer une sorte de «captivité» et «un rejet» du lieu dans lequel on habite.

Face à l'utilisation de l'espace de proximité comme recours – surtout en ce qui concerne le travail –, je me suis retrouvé dans les récits avec un cas extrême et très différent de ce qu'il présentait au commencement. Il s'agit d'un homme qui refusait de se déplacer et de travailler au-delà de l'échelle de la localité, puisque cela engendrerait d'importantes dépenses qu'il n'était pas disposé à payer. Dans ce cas, l'homme évalue avec précision les coûts (monétaires et physiques)

qu'entraîneraient des déplacements pour le travail loin de son domicile, risquant ainsi de s'exclure lui-même du marché du travail. La proximité se transforme alors en un confinement forcé au sein du territoire local.

[...] l'offre que j'ai là maintenant, je ne vais pas y aller non plus, parce que c'est encore plus loin, à Las Condes, plus haut encore, presque en arrivant à la cordillère [...] maintenant je ne peux pas, il n'y pas de bus, pas un, parce qu'après y'en a pas pour aller plus haut [...] je devrais partir à 4h du main, et à 4h, y'a pas de bus qui passent [...] il n'y a quasiment jamais d'offre dans le centre, y'en a pour plus loin. Toujours vers Quilicura, Pudahuel [...] ça me crispe du coup je ne sors pas, je ne sors jamais. Quand on sort, on va par là, dans le quartier, et si on va quelque part, on va au centre [...] (homme adulte, El Castillo)

J'ai également rencontré le cas d'un couple de résidents, Carmen et Isabel, pour qui la mobilité ne se construisait pas à partir de la proximité mais plutôt en se différenciant de celle-ci. A cet égard, ce n'est donc pas la proximité mais la mobilité quotidienne l'élément qui leur permet de surmonter la situation dans laquelle ils vivent.

Cette famille a décidé, il y a peu, de s'acheter une voiture. Pour cela, ils ont dû faire un prêt. La décision n'a pas été facile à prendre compte tenu du fait qu'Ismael est le seul qui travaille de la famille et son salaire est précaire. Malgré cela, le désir d'améliorer leur qualité de vie a été plus fort, et ils ont pris la décision de s'endetter. L'achat de la voiture leur a permis de se sentir plus tranquilles, plus en sécurité, plus indépendants et surtout, plus libres.

Bien que Carmen et Ismael soient considérés dans le quartier comme des personnes très actives et qui ont lutté pour l'amélioration du quartier, et que Carmen soit une dirigeante du voisinage reconnue et présidente du club sportif, tous deux souhaitent changer de maison dans un futur proche du fait des problèmes de délinquance et de violence dans le quartier.

Je n'aime pas ici car j'ai une fille (elle fait référence à sa fille de 2ans). Je n'aimerais pas qu'elle soit élevée ici, pour ce qui s'y passe, j'aimerais être dans une autre commune [...]...rend toi compte, ça fait 22 ans que je vis ici et en 22 ans, j'ai vu la même place, et maintenant depuis peu ils font des réparations! Qu'est ce qui s'est passé durant les 20 autres années? Ça énerve, ça fatigue [...] La Pintana c'est comme je dis moi, une frontière parce qu'il y a pleins d'autres communes autour, et toutes avec les mêmes problèmes [...]

Ismael et sa femme n'aiment pas vivre là, même s'ils y ont des amis et que c'est là qu'ils ont grandi avec eux. Ce lieu, il ne l'aime pas, car ils ont subi des vols et des agressions.

Ismael dit qu'il manque des espaces où partager avec les autres, pouvoir se distraire, sortir avec les enfants. Il aimerait aller vivre près d'un centre commercial pour pouvoir sortir

plus avec sa famille et profiter d'autres attractivités. De la même façon, l'achat d'une voiture a été une stratégie de protection face à l'insécurité du quartier et s'est en même temps converti en une forme d'échappatoire, de liberté et d'accessibilité vers d'autres zones de la ville en attendant que leur souhait de changer de maison se réalise.

A cet égard, le mode de vie de cette famille se vit comme un mode de vie *dystopique*,⁷⁷ la maison est valorisée mais son environnement direct est rejeté. Et ainsi, la mobilité automobile se transforme en outil pour surmonter cette tension (Lazo y Calderón, 2011).

On peut donc énoncer, qu'entre ancrage et réclusion, entre mobilité locale et mobilité urbaine, la relation que les individus pauvres entretiennent avec leur territoire révèle une profonde ambivalence. Il est nécessaire d'articuler et d'utiliser les recours qu'offrent la proximité et la mobilité. Malgré, l'aspect pénalisant de la proximité, c'est en même temps elle qui permet que les individus puissent surmonter la précarité, l'isolement et le manque d'opportunités en se sentant appartenir à un système assez fort d'échanges et de solidarités, tel que cela a été démontré dans cette recherche. Elle peut, toutefois, devenir une arme à double tranchant compte tenu du fait qu'elle enferme les individus en les obligeant à se replier dans le quartier et peut de plus être un facteur jouant en défaveur d'une mobilité résidentielle.

Ainsi, je soutiens qu'à un certain type de relation avec le territoire de proximité correspondent certaines formes de pratiques de mobilité sans pour autant que l'on soit proche d'un déterminisme spatial. Au contraire, j'essaie de laisser transparaître l'ambiguïté et la complexité de la relation qui se tisse entre l'individu et le territoire qu'il habite.

Un autre des terrains analysés dans cette thèse est La Comunidad Ecológica de Peñalolén territoire qui fut formé par un groupe d'individus de classe moyenne qui s'est «auto-marginalisée» aux marges de la ville, en quête d'idéaux de «communauté» et «d'amour de la nature».

Les habitants de la Comunidad Ecológica de Peñalolén sont à la recherche de nouveaux modes de vie, où coloniser et aller vivre aux marges de la ville fut la stratégie qui leur a permis de concrétiser leur souhait de Communauté. Plusieurs des premiers habitants sont arrivés avec la volonté de pouvoir recréer un style de vie plus conforme à leurs aspirations où prime l'idée de contact avec la nature, avec le plus primitif, le calme et la vie communautaire.

En outre, les maisons ont été construites par les habitants eux-mêmes à partir de matériels nobles et de constructions en accord avec la nature. Cela a fait de l'espace résidentiel et de son environnement, un territoire chargé de significations qui a peu à peu favorisé un ancrage particulier au sein du territoire.

⁷⁷ Dans la thèse: "atópico"

[...]la maison que nous avons construite sont de simples octogones, tout est circulaire, c'est un endroit calme, je ne sais pas comment le dire mais c'est un endroit paisible [...]la chambre est quasiment ronde, la salle de bain est fait avec matériaux écologiques, tout est naturel, on dirait une maison bio, c'est bien amusant, tu montes des escaliers et il y a des semblants de chambres [...] c'est ludique, changer d'espaces, de circulation[...] (femme adulte, Comunidad Ecológica)

S'agissant du territoire de proximité et de la mobilité quotidienne, j'ai pu vérifier que cette articulation reposait pour ces habitants sur le transport privé, puisqu'il leur permettait une plus grande liberté de déplacements, une plus grande autonomie et un usage «à la carte» des ressources qu'offre l'espace métropolitain (Rougé, 2005). En ce sens, pour la majorité des foyers de classe moyenne qui s'éloignent de la ville et décident d'aller s'installer à la périphérie, la voiture individuelle joue un rôle essentiel dans la mobilité quotidienne, en rendant possible la «distance». De cette façon, l'expérience de la mobilité automobile est vécue par les individus comme ce qui leur permet de jouir d'une plus grande liberté, d'avoir un contrôle du temps et de l'espace, et par conséquent de pouvoir s'acquitter des obligations multiples auxquelles ils sont soumis. De même, elles permettent aux individus de se sentir en sécurité et d'avoir une meilleure gestion de leur mobilité quotidienne.

[...] avec cette voiture, je vais partout, c'est à dire, au collège, au supermarché, et de temps en temps chez mon médecin homéopathe [...] moi j'utilise la voiture, mes enfants les motos et mon mari la camionnette [...] (femme adulte, Comunidad Ecológica).

Cependant, et malgré le rôle de la mobilité automobile, j'ai pu vérifier qu'il y avait un groupe important de familles pour qui les réseaux de voisinage et d'appui étaient un support important pour leur mobilité quotidienne. Il ne s'agit pas de s'organiser pour apporter l'eau, pour ouvrir la route ou pour faire simplement une sortie dans les collines, comme cela arrivait dans les premières années. Il s'agit de réseaux entre les voisins qui permettent d'améliorer les déplacements, de coordonner les sorties et de partager les tâches. Ces réseaux se mettent surtout en place en raison des enfants, pour gérer au mieux leurs déplacements au quotidien.

[...] j'ai des amis. Par exemple, l'autre jour, je devais aller chez le médecin, c'était un lundi, et je ne pouvais pas utiliser ma voiture, j'y suis allée avec une amie car cette amie avait aussi un rendez-vous donc elle m'a accompagnée, une autre fois, c'est moi qui suis allée la chercher, c'est comme un accord, j'ai un bon réseau d'aide ici. On s'organise, par exemple avec les enfants, j'ai un bon réseau d'aide, j'ai mes deux enfants dans deux établissements différents alors avec les deux je vais un coup chercher l'un un coup chercher l'autre et d'autres personnes se charge d'aller chercher mon autre enfant. Des fois, il m'arrive aussi d'aller au supermarché avec des amis [...] le jeudi, je vais le chercher (son fils) et pour ma fille, je m'organise avec quelqu'un qui va la chercher et qui la ramène, je vais du troc car je vends aussi des aliments pour chien alors je donne un sac d'aliment à cette personne en échange de son aide [...] (jeune femme, Comunidad Ecológica).

Du fait de l'éloignement, de la nécessité de se déplacer en voiture, et de l'importante disponibilité, de nombreuses familles doivent s'organiser et chercher un support dans la proximité qui leur permette de réaliser leurs activités et d'ainsi soulager un peu les tensions de mobilité quotidienne existantes.

De plus, le fait que de nombreux habitants de la Comunidad Ecológica exercent des professions libérales entraîne que ces derniers n'aient pas besoin d'être intégrés au marché du travail formel, et de ce fait, n'aient pas la nécessité de sortir de la Comunidad Ecológica pour aller travailler.

[...] il y a de plus en plus de personnes qui travaillent ici, moi, par exemple, je suis actuellement en train de travailler avec l'Argentine par internet, sans bouger de chez moi, il y a beaucoup de choses qu'il n'était pas possible de faire avant[...] (Homme adulte, Comunidad Ecológica).

[...] moi je n'aime pas avoir à me déplacer, j'ai organisé ma vie ici, j'ai le marché à 4 rues de chez moi, le supermarché à 10 rues, je vis mon quotidien ici [...] Parfois, je peux passer une semaine sans sortir de la Comunidad. Pour ne pas avoir à sortir, j'ai fait en sorte de trouver un travail en lien avec la Comunidad [...] je suis administratrice de la Comunidad, en général Santiago n'est pas une ville agréable, j'évite donc d'avoir à sortir de la Comunidad [...] (Femme adulte, Comunidad Ecológica).

Le territoire de proximité formant La Comunidad, construit dans un environnement «champêtre», «rural» et «éloigné de la ville» et de ses maux, apparaît comme l'élément ayant favorisé l'ancrage et l'enracinement des individus en ce lieu. La proximité est pour de nombreuses personnes un mode de vie, qui se retrouve tant dans la pratique que dans les liens sociaux et qui reflète une façon d'être et de penser. En effet, la proximité se transforme en support à partir duquel les individus expérimentent la ville d'une forme unique et particulière.

J'ai pu observer que le territoire de proximité formant la Comunidad Ecológica, est pour beaucoup de ses habitants, un élément fortement désiré et recherché, mais qui requiert cependant de pouvoir contrôler la mobilité quotidienne et d'activer les capacités individuelles et familiales comme l'organisation. Il faut également savoir élaborer des stratégies, être organisé, créer des liens de coopération, apprendre à vivre ensemble avec les autres, tous les mécanismes qui finiront à la longue par créer un type d'ancrage avec le territoire habité.

Cependant, comme cela pu être constaté dans le cas d'El Castillo, tous les habitants de la Comunidad n'ont pas le même ancrage. On peut en effet différencier ceux que l'on appelle communément les colons, des résidents ayant aménagé il y a moins longtemps, en gardant à l'esprit que la diversité de relations tissées avec le territoire aura nécessairement une conséquence dans les pratiques de mobilité quotidienne mises en place.

De la même façon qu'à El Castillo les habitants n'étaient pas tous «immobiles» et captifs du lieu, dans la Communauté Écologique, tous les habitants ne sont pas «hypermobiles». Bien que les mobilités de la grande majorité aient été construites sur la base d'un véhicule motorisé privé, ces mobilités trouvaient leur raison d'être dans le support que la proximité représentait pour eux: un lieu fait de liens sociaux, de réseaux de voisinage, d'histoire, de mémoire, de style de vie.

J'ai observé et constaté que la résidence, la maison et l'environnement qui entoure la Comunidad forme un support pour les mobilités de ses habitants dans le sens où c'est à partir de là qu'ils construisent leur relation avec la ville. L'immobilité de quelques-uns, les déplacements et les stratégies d'autres, font état d'une configuration particulière plus souhaitée que subie, comme cela pourrait au contraire être le cas s'agissant d'autres secteurs périurbains de la ville.

A cet égard, il me semble qu'il y a une rupture avec le mode de vie du reste de la ville. Cette rupture est recherchée et désirée lorsqu'on privilégie un mode de vie centré sur l'espace formé par la résidence et le quartier et sur ses caractéristiques. Mode de vie qui est rendu possible, pour certains, grâce à l'acquisition d'un véhicule privé et, pour d'autres, en concentrant l'ensemble de leurs activités dans un espace restreint.

Le territoire habité, les réseaux créés entre voisins, l'usage de la voiture, la proximité avec la ville et ses services, sont des éléments qui agissent tels des amortisseurs de mobilités.

Dans ce contexte, l'installation dans la périphérie des classes moyenne participe à leur épanouissement à condition d'utiliser comme moyen de transport principal, un véhicule privé.

Les récits de ces habitants laissent apparaître un «autre» type de mobilité, cette fois choisie, qui s'articulerait avec le territoire de proximité comme un espace «support» pour les pratiques de mobilité quotidienne.

Le troisième terrain analysé dans cette recherche, fut La Villa Portales, projet emblématique de la construction de la ville de Santiago du Chili dans les années 50. Il s'agissait d'un ensemble résidentiel qui contenait de grands espaces verts, des petites places et des arbres. De plus, les foyers, maisons et appartements étaient de grands espaces lumineux et équipés favorisant ainsi la vie en son sein et l'interaction entre les différentes échelles.

Ceux qui sont venus habiter ce lieu étaient des familles de classe moyenne, affiliés à la Caja de Empleados Particulares⁷⁸, à qui on a donné la possibilité d'opter pour un logement

⁷⁸ Il s'agit d'une sorte de coopérative de travailleurs.

de qualité situé dans le centre de la ville. Ce logement pouvait soit être une maison, soit un appartement de deux étages.

[...] mon mari était un employé et ils nous ont vendu cet appartement et il m'a plu, parce qu'il était grand, j'ai six enfants, plus mon mari et moi, nous étions huit. Quand on est arrivé, il restait peu d'appartements, mais j'ai choisi celui-là car la majorité des personnes avaient choisi une maison, pour les enfants, j'aurais aimé une maison mais un appartement c'est plus sûr car moins exposé [...] (femme âgée, Villa Portales).

A cet égard, l'installation dans la Villa et la volonté d'y rester ont favorisé un enracinement rapide. Les plus âgés y ont installé leur foyer et y ont fondé leur famille. Ils ont créé des réseaux sociaux et les réseaux entre voisins. Les plus jeunes, ont peu à peu établi des liens d'amitiés, ils se sont mariés avec des personnes de la Villa, puis ils ont loué ou acheté un logement ici-même. Tout cela a favorisé des relations de plus en plus étroites et un ancrage avec le territoire plus fort.

Les grands espaces verts présent dans la Villa, ses jardins et ses arbres à fleurs, les grands immeubles et les maisons spacieuses, sont autant d'éléments ayant participé à cette connexion entre l'intérieur et l'extérieur, à cette union entre les différentes échelles. La maison et le quartier ne formant qu'un seul espace.

Ainsi, il semble intéressant de noter que dans beaucoup de récits la maison n'est jamais apparue comme une entité isolée ou séparée. La maison ne pouvait pas se concevoir sans ce qui va au-delà d'elle: la Villa. Dans ce sens, il semble que la maison ne soit pas un espace refermé sur elle-même, mais plutôt qu'elle fonctionne comme dialectique entre l'intérieur et l'extérieur.

Si les habitants valorisent autant leur maison c'est en partie dû à la Villa en elle-même. Cette donnée rend la situation de la Villa unique en ce qu'elle se différencie des autres contextes plus pauvres, tel que El Castillo où quelques habitants décrivent le lieu comme «dystopique» car seule la maison est habitée et pas le quartier. De plus, la centralité et l'emplacement dont jouit la Villa, lui donne encore plus d'importance, de nos jours également, pour y vivre.

C'est un lieu privilégié, le lieu est bien desservi en transports publics, il y a le métro, si tu veux, tu peux aller à vélo jusqu'au centre, je suis allée jusqu'à là-bas, jusqu'à Estadio Nacional à vélo c'est super bien situé, moi je vais à pied jusqu'à Estación Central, tout est à proximité [...] (femme adulte, Villa Portales)

En observant la Villa et en écoutant le récit des habitants, je peux avancer que pour beaucoup d'individus, les espaces du quartier sont des lieux importants de l'imaginaire puisque ce sont des espaces de circulation, d'échange de services, d'information, de discussion. La maison

du voisin devient dans bien des cas un lieu familial, un lieu où on peut aller en cas de besoin, un lieu de discussion et de rencontre.

[...] si je devais m'occuper de mes petits-enfants et que j'avais besoin d'aide de la part de mes amies, ou elles viennent chez moi, ou j'amènent les enfants chez elles [...] par exemple, en 1985, j'ai voyagé en Espagne et en Italie et ma fille était enceinte de son second à ce moment là, je l'ai laissée avec mon amie qui s'est installée à la maison, on vivait au numéro 106 et elle au numéro 107, j'ai parlé avec elle et elle est restée avec ma fille pendant tout le temps où j'étais absente. Elle était donc là-bas. Ma fille savait que quoi qu'il se passe, elle pouvait compter sur elle. Ma fille elle a la même configuration chez elle, elle a une jeune à côté et elles s'aident, elles se gardent mutuellement les enfants. Quelques fois, ma fille a du rester avec les enfants de son amie, et vice versa, son amie est restée avec ses enfants [...] (femme adulte, Villa Portales).

De plus, les commerces de proximité sont très fréquentés, pour acheter des petites choses (des boissons, du pain, des bonbons...). Cela démontre l'existence de nombreuses mobilités à l'échelle du quartier. Dans ces commerces, les habitants de la Villa connaissent le vendeur et le vendeur les connaît eux. Ce ne sont pas simplement des lieux pour acheter mais également des endroits où se sociabiliser. De plus, on y retrouve des pratiques de quartiers plus populaires, quand on n'a pas de quoi payer, on se sert quand même et paie quand c'est possible. Aujourd'hui encore, les habitants de Villa Portales pratiquent des liens sociaux, des liens familiaux et des liens de confiance.

[...] mais ici, je me débrouille avec tout ce qui me manque, je connais la dame qui tient le commerce à l'angle de la rue, on discute. Dans mon immeuble, j'ai une voisine qui parfois peut me prêter de l'argent et 'ah, je le prends quand même', elle me le fait passer ou quelquefois je passe et il y a une nouveauté et elle me le montre, et que j'ai ou pas de l'argent je le prends, et les boissons aussi [...] (femme adulte, Villa Portales).

Je peux donc avancer que les récits recueillis à Villa Portales dépassent la classique opposition entre mobilité quotidienne et ancrage dans le quartier. Je me suis rendue compte que dans ce territoire, la tension entre mobilité quotidienne et ancrage semblait être plus équilibrée (Gustafson, 2001). En effet, même si beaucoup d'habitants privilégient l'échelle de la proximité, ils sont également capables de se déplacer vers d'autres échelles, ce qui s'explique du fait de la centralité, de l'accessibilité et des équipements dont bénéficie la Villa Portales.

En outre, l'utilisation des capacités et des compétences individuelles et familiales permettent un meilleur usage des différentes échelles au quotidien.

Néanmoins, j'ai également remarqué qu'il existait un autre profil d'habitants qui se différenciait un peu des caractéristiques des « ancrés » et plus investis au sein de la Villa.

Il s'agit d'un groupe de «descendants» qui revendique un mode de vie «dystopique» dans le sens où ils expriment un rejet de leur quartier essentiellement du fait de l'état de détérioration dans lequel il se trouve. Ici, le territoire de proximité fonctionne comme un support plus pratique que symbolique.

Le cas de Fernando est très représentatif de ce groupe. Fernando a 25 ans et est technicien informatique. Il a étudié dans un institut célèbre de Santiago. Il travaille au centre de la ville, à seulement quelques minutes de la Villa.

Le plus intéressant dans ce cas est que malgré le fait que dans son récit, il exprime qu'il apprécie son quartier, il s'y implique peu et réalise très peu d'activité dans la proximité. Fernando dit qu'il ne va pas au mall d'Estación Central (Centre commercial qui se trouve à quelques pas de la Villa). Il n'achète pas dans sa commune et n'y réalise pas non plus ses démarches administratives. Et pour ce qui est de sortir dans sa commune ou dans les communes voisines, encore moins. En revanche, il préfère se déplacer au mall qui se trouve dans le 'haut' quartier de la ville (Parque Arauco), faire ses formalités dans le centre de Santiago et à Providencia et sortir s'amuser à Plaza Ñuñoa ou à Plaza Italia.

Ce changement de 'statut' et ce désir 'd'ascension sociale' est compatible avec les pratiques de certains d'aller acheter dans les 'hauts' quartiers de la ville (quartiers chics). Ils parlent d'une proximité rendant possible une mobilité quotidienne qui permet la différenciation sociale entre ceux qui font leurs courses dans leur commune et ceux qui 'sortent' et ont alors plus de choix.

[...] j'ai des amis qui disent que ce n'est pas de qualité, ça ou bien ça, et ils préfèrent aller à Las Condes, je ne sais pas par où [...] les vêtements là-bas sont plus chers, ici c'est plus massif, mais eux ils vont loin [...] (femme adulte, Villa Portales).

Quand ce désir de quitter la Villa est évoqué, je me rends compte que ce n'est pas à cause des facteurs géographiques du quartier (la localisation, la proximité des services, la centralité ou la fonctionnalité des logements) mais plutôt à cause de la détérioration sociale et économique dont a souffert la Villa ces dernières années. Cette détérioration est déterminante s'agissant du support que représente le territoire de proximité et des pratiques de mobilité quotidienne que les habitants mettront en œuvre.

J'ai également observé les pratiques des nouveaux habitants de la Villa, des étrangers et des étudiants, qui habitent ce lieu pour des raisons de travail et d'étude, ce qui a eu des conséquences sur les pratiques de mobilités existantes et sur les mutations actuelles.

Ainsi, on peut donc faire état de deux représentations du quartier comme support et sa relation avec la mobilité dans la Villa Portales.

La première, présente le quartier comme un support plus symbolique dans la proximité qui se caractérise par le biais d'une mobilité à petite échelle (ancrée et sédentaire) ou au moyen de mobilités plus intenses dans la ville (ancrées mais mobiles).

La seconde, représente les individus qui voient le quartier comme un support plus pratique (ou instrumental), où l'espace de la Villa est utile à l'individu et permet une importante mobilité dans la ville. Il s'agit d'individus qui face à l'impossibilité de changer de résidence, utilisent les ressources disponibles de l'espace qu'ils habitent (localisation, accessibilité, centralité...) pour se déplacer au quotidien et ainsi échapper à une condition non souhaitée.

A partir de cette approche menée à Villa Portales, j'ai pu remarquer que le territoire de proximité en tant que support est marqué par la rencontre entre les différents modes de vie et les échelles d'appartenance et d'identité. On peut se rendre compte qu'il est possible d'être habitant ou usager de la Villa sans pour autant avoir d'interactions avec celle-ci.

Tout espace fait l'objet de diverses formes d'appropriation symbolique ou matérielle, ce qui peut se convertir en une clé de lecture susceptible d'affecter la société dans son intégralité (Sencebe, 2002).

De la même façon et à un niveau plus individuel que territorial, j'ai pu constater comment, dans les trois terrains d'étude, les éléments socio-démographiques avaient une influence dans la relation entre l'individu et son territoire.

Ainsi, j'ai donc observé pour chaque terrain, comment la condition économique d'un individu déterminait des pratiques particulières de mobilités. Même au sein d'un seul groupe, on peut constater des différences de mobilité entre ceux ayant des ressources plus importantes et qui par conséquent, avaient un meilleur contrôle de ses mobilités, notamment grâce à l'utilisation d'un véhicule privé et les autres.

De la même façon que la variable socio-économique ait eu un impact sur le type de relation tissée par l'individu avec le territoire, il a été possible d'établir une différence entre les anciens (les propriétaires) et les locataires. On peut en effet remarquer que ces derniers, les locataires, présentaient un ancrage ou un lien essentiellement instrumental avec leur territoire de proximité en cela qu'ils effectuaient des pratiques de mobilité allant au-delà de la simple échelle du quartier. Les premiers habitants, quant à eux, se caractérisaient majoritairement par des pratiques centrées sur le domicile et sur le quartier en utilisant la proximité comme support-ressource pour les mobilités à cette échelle.

Enfin, j'ai également pu remarquer que l'âge était également un facteur conditionnant les pratiques de mobilité. J'ai notamment observé que les plus âgés présentaient un plus fort attachement à la proximité et réalisaient leurs pratiques à cette échelle alors que les plus jeunes se déplacent au-delà de cette échelle. Ces éléments rendent plus complexe la définition de proximité et sa relation avec la mobilité.

Finalement, qu'il s'agisse d'El Castillo, de La Comunidad Ecológica ou de Villa Portales, le territoire de proximité apparaît comme un important support ayant des répercussions sur les pratiques de mobilité quotidienne des individus et de leurs familles. Cette espace continue d'être l'échelle intermédiaire grâce à laquelle la vie urbaine prend un sens.

Toutefois, dans un contexte d'individualisation croissante où il est donné une grande importance à la mobilité, cette échelle sera exploitée et valorisée de diverses façons laissant ainsi apparaître une série de pratiques.

Tout ce que j'ai pu observer, entendre, et discuter durant ma thèse ne me permet pas de démontrer que dans la ville de Santiago du Chili, il n'y ait que des « individus mobiles dépourvus d'ancrage » ou que « des habitants ayant une mobilité réduite. » Au contraire, les résultats obtenus s'approchent plutôt de ce que Jean-Yves Authier (2002, 2005) appelle les « différentes manières d'habiter et de vivre la ville », c'est à dire, les façons qu'ont les individus de conjuguer mobilité urbaine, ancrage dans la proximité et sédentarisme. Ces pratiques sont observables dans tous les quartiers étudiés et sont inégalement réparties puisqu'elles dépendent de la relation qui se tisse avec le territoire et d'une multitude d'autres facteurs entourant l'expérience urbaine vécue par l'individu et sa famille.

Les archétypes de l'ancrage dans la proximité et sa relation avec les pratiques de mobilité quotidienne

Après avoir observé et compris les formes que prends la proximité en tant que support et la mobilité quotidienne, j'ai, à partir d'une perspective anthropologique et ethnographique (voir chapitres 6, 7 et 8), consacré un dernier chapitre (chapitre 9), au modèle étudié formé de trois archétypes répondant aux façons d'articuler l'ancrage, la mobilité, le confinement et le repli.

Ces archétypes⁷⁹ seront abordés brièvement dans ce résumé. De plus, chaque archétype présente des variantes qui correspondent aux différences que peut présenter l'archétype selon les caractéristiques de ses habitants, les ressources utilisées, le contexte socio-spatial, etc.

⁷⁹ Ces archétypes se basent sur ce que Weber (1996) a appelé « l'idéal-type » construit comme forme de généralisation empirique. Il s'agit d'une abstraction idéationnelle servant d'outil heuristique, descriptif et interprétatif.

Pour chaque archétype, j'ai distingué divers éléments permettant d'établir une classification et de réaliser une étude comparative. Ces éléments ont été abordés dans les différents chapitres antérieurs et sur l'analyse de terrain et permettent d'appréhender chaque archétype.

Le premier élément que j'ai pris en considération pour la configuration d'archétypes est défini par le type de lien que l'individu tisse avec son territoire de proximité tant au niveau de la maison qu'au niveau du quartier. Il est possible de distinguer, d'une part, un sentiment affectif, où priment un fort enracinement et une identification au territoire et de l'autre, des relations plus instrumentales où il est donné une importance particulière au sens pratique.

Tous deux sont mis en relation par les individus et utilisés sous différentes formes qui prennent en compte des éléments particuliers tels que les ressources, les capitaux, les relations, etc. avec la proximité, ce qui entraînera des impacts dans le tissage de relations avec d'autres territoires.

Le second élément que j'ai considéré est les projets immobiliers. Ils ont en effet une importance majeure pour identifier les types de relation construite avec les territoires pratiqués. Quand les projets immobiliers sont rares et difficiles à mettre en place, l'individu peut se voir associer à un type de confinement, en se repliant sur le territoire ou au contraire privilégier la mobilité afin de s'échapper d'une localisation non souhaitée.

A la lumière de cela, les comportements déterminés et les stratégies spatiales acquerront une motivation et un sens particulier. En même temps, une stratégie familiale déterminée se mettra en œuvre en relation avec ce projet.

En troisième lieu, je considère les réseaux sociaux, le travail, la famille, les lieux de consommation, de socialisation, d'oisiveté et de loisirs etc., comme variables qui varient d'un archétype à l'autre et au sein d'un même archétype. Ces éléments me permettront d'identifier et de différencier les lieux pratiqués par les individus, leurs immobilités et leurs motivations ainsi que l'utilisation, la gestion et la planification des ressources.

Le quatrième élément pris en compte sont les moyens de transport utilisés par l'individu pour ses déplacements. On peut s'apercevoir des particularités des espaces occupés.

La dernière variable qu'il m'a semblé important de prendre en considération est la relation existante avec le temps qui va de la valorisation de la durée dans le temps, de la permanence, à des temps plus éphémères où sont alors privilégiés les changements.

Finalement, chaque archétype me permettra de déterminer le type de support qu'est la proximité pour les pratiques de mobilité pouvant établir d'une part des archétypes où prime

un support plus affectif et d'autre part des archétypes où le support est plus instrumental et privilégie l'accessibilité.

En résumant, ce seront donc ces éléments qui permettront de façonner les différents façons de vivre et de se déplacer dans la ville en plaçant les individus dans l'un ou l'autre des archétypes selon comment l'ancrage, la mobilité, le repli et le confinement sont articulés.

Figura N° 93: Archétypes constatés sur les trois terrains d'étude

Archétypes de la proximité comme support	Variante (Numéros de cas sur le terrain)
L'archétype de la localité	Local confiné (9)
	Local mobile (3+7+5)
	Local vers replié (1+1+7)
L'archétype du métropolitain	Métropolitain vers non quartier (3)
	Métropolitain dépendant du quartier (4)
	Métropolitain autonome(1)
	Métropolitain différencié (2)
L'archétype du replié-confiné	Replié confiné (1)
	Replié vers métropolitain (1).

Source: Elaboration personnelle.

L'archétype de la localité

Un des principes fondamentaux qui va caractériser l'archétype de la localité est sa configuration spatiale dominée par la proximité et par une utilisation intensive du quartier que ce soit comme lieu de travail, lieu de consommation domestique ou bien pour le temps libre.

Ainsi, la pratique de l'échelle métropolitaine sera moins intensive voire rare dans quelques cas. Il s'agira surtout de déplacements relatifs au travail ou à la consommation pour des besoins particuliers. Ces déplacements se caractérisent par des allers et venus dans le sens où il n'y a pas de permanence et que l'interaction avec ces lieux fréquentés est peu importante. Pour beaucoup, le territoire qui est en dehors des limites proches apparaît comme un espace inconnu et difficilement gérable.

Les locaux présentent comme son nom l'indique, les caractéristiques d'un ancrage au niveau du quartier.

Il s'agit d'individus qui présentent un lien fort avec le territoire de proximité en raison notamment du nombre d'années qu'ils y ont passés.

Certains d'entre eux sont appelés «colons». Ce sont les plus anciens, les premiers à être arrivés sur ce territoire, ceux qui ont le souhait d'y rester, de continuer à vivre dans ce lieu.

D'autres peuvent être des personnes en situation précaire avec de faibles ressources et ayant un réseau de relations centré sur le quartier et sur le domicile.

Ils ont une mobilité centrée sur la marche à pied et sur les moyens de transport public et, dans quelques cas, ils alternent avec l'utilisation de la voiture de façon sporadique.

Ce sont des individus très impliqués dans les problèmes du quartier. Ils ont des pratiques et des liens forts avec la proximité (maison-quartier) et partagent une histoire et une identité territoriale.

De plus, leur horizon résidentiel est de rester dans cette maison et dans ce quartier et de renforcer leur enracinement. En effet, et dans des termes généraux, on peut dire que le quartier rend compte d'une forte relation de type affectif qui se traduit par un ancrage important de ces individus dans la proximité. Tous les locaux ont en commun leur dépendance vis-à-vis de l'échelle de la proximité et une mobilité qui s'organise à partir et autour de cet espace.

J'énonce donc que l'archétype du local est caractérisé par la construction d'un support qui articule la mobilité en référence à un lieu délimité formé par la maison et le quartier.

De plus, il se caractérise également par une configuration du temps construite à partir de l'idée de permanence, c'est-à-dire de durée et de régularité.

Cependant, et en considérant les traits caractérisant l'archétype que j'ai appelé 'de la localité', il est nécessaire d'affiner un peu plus et de distinguer au moins trois variantes qui sont apparues sur le terrain: le local mobile, le local confiné et le local vers replié (voir chapitre 9) qui ne seront pas présentés dans ce résumé.

L'archétype du métropolitain

Les métropolitains correspondent au second archétype que j'ai identifié sur les terrains d'étude. A la différence de l'archétype des locaux, ce sont des individus qui ont avec le quartier une relation moins intense et leur relation avec la proximité se pratique surtout à partir de la maison.

Pour cet archétype, la relation de l'individu avec le territoire se crée à partir de la nécessité d'accéder à des espaces porteurs de relations sociales, de travail, culturelles. Ces espaces sont

essentiellement situés au niveau de l'échelle métropolitaine. Ce sont des individus qui ont des projets de mobilité résidentielle pour accéder à de nouvelles ressources et de nouveaux capitaux.

Dans ce cas, le quartier est un support plutôt instrumental. Il peut être ou, dans certains cas ne pas être, valorisé en fonction des ressources existantes : réseaux sociaux, accessibilité, tranquillité, emplacement, style de vie. Les femmes les plus mobiles de la Comunidad Ecológica sont un bon exemple de cette utilisation du quartier à partir de sa dimension pratique.

Il s'agit d'individus qui font un usage important de la mobilité métropolitaine parce qu'ils disposent des moyens pour cela. Il y a une forte mobilité de consommation et de sociabilisation à l'échelle métropolitaine et les relations à l'échelle du quartier sont simplement cordiales. Ou dans quelques cas, il s'agit de relations hostiles, de rejet, d'anomie, de désintérêt vis-à-vis des problèmes du quartier ce qui peut conduire à un fort repli au sein du domicile et/ou un déracinement.

En même temps, j'ai observé que l'identité des personnes composant cet archétype ne se construit pas de la même façon que celle des locaux s'agissant de la relation qui se crée avec le lieu de résidence. Eux, au contraire, cherchent à se différencier en pratiquant de multiples lieux auxquels ils peuvent accéder.

La majorité de ces individus possèdent des véhicules motorisés tel que la voiture ou sinon, ils ont un accès direct aux transports publics ce qui leur permet de se déplacer sans problèmes.

Ce groupe gère sa mobilité et en dispose comme il l'entend puisque les individus qui le composent ont des moyens économiques et culturels leur permettant d'intégrer de nouveaux lieux et de nouveaux espaces sociaux.

Il s'agit d'un groupe qui donne de l'importance au quartier non pas pour ses aspects symboliques et identitaires mais essentiellement pour sa fonction de lieu. Cette fonction est dans bien des cas de type instrumentale et concerne les ressources matérielles, humains ou géographiques du lieu ce qui se traduit en termes d'accessibilité, de proximité et de confiance mutuelle.

Pour quelques-uns, le quartier se transforme en un lieu géographiquement et socialement stratégique qui leur permet de pouvoir accéder aux ressources de l'espace urbain. Pour d'autres, ceux qui sont en situation plus précaire, ils habitent un lieu qu'ils ne désirent pas et duquel ils souhaitent s'échapper par le biais de la mobilité (quotidienne et résidentielle).

Toutefois, ce qu'il y a en commun entre ceux qui composent cet archétype est le fait que le territoire de proximité soit le lieu générateur de mobilité. Sa configuration temporelle

est basée sur un temps fluide ce qui permet de faire des changements et de pouvoir se projeter. Ainsi, la proximité n'est pas perçue comme une limite restreignant l'action mais plutôt comme un support à partir duquel il est possible de se déplacer et d'avoir accès aux opportunités.

En effet, j'ai pu observer que c'est la relation avec la proximité qui distingue l'archétype de la localité de l'archétype des métropolitains. La relation de type instrumentale avec la proximité privilégie ces derniers en ce qu'elle leur donne accès à une mobilité vers l'extérieur.

Ici, quatre variantes ont été distinguées: le métropolitain vers le quartier, le métropolitain dépendant du quartier, le métropolitain autonome et le métropolitain différencié (voir chapitre 9).

L'archétype du replié

Le replié est le dernier archétype que j'ai observé sur le terrain. Ils ne sont ni attachés au quartier, ni mobiles mais peut-être l'ont-ils été à un moment donné avant d'entrer dans cette configuration. J'ai rencontré deux cas, un à El Castillo et l'autre à La Comunidad Ecológica. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'il y a d'autres cas à Villa Portales. Le groupe que j'ai précédemment appelé «local vers replié» en est un exemple. Les individus de ce groupe, même s'ils avaient eu auparavant de fortes pratiques au niveau du quartier, aujourd'hui du fait de leur position dans le cycle de la vie, commencent à se replier dans leur domicile.

Dans l'archétype des repliés, j'ai observé que le domicile est fermé sur lui-même du fait de l'hostilité et de la dangerosité que représentent pour eux l'environnement direct et le quartier.

De fait, ces personnes avouent n'avoir que très peu de liens avec le quartier et ne pas en prendre soin. De la même façon que le quartier leur semble lointain, ils perçoivent également les habitants du quartier comme des étrangers. Ce sont des personnes qui ont peur de leur environnement direct et par conséquent se réfugient dans leur foyer. En outre, il s'agit de personnes en situation très précaires comme dans le cas d'El Castillo ou avec une situation professionnelle pas très stable dans le cas de La Comunidad Ecológica. Par conséquent, ils ont très peu de possibilités de changer de situation ou d'opter pour une mobilité résidentielle.

De plus, ils n'ont pas de très fortes mobilités au niveau de la métropole et la pratiquent uniquement pour des thèmes spécifiques comme le travail, les démarches administratives, les achats. Ces personnes donnent une grande importance à leur maison face à un environnement qui leur semble menaçant.

Les repliés ne valorisent ni les ressources qu'offre la proximité ni la mobilité métropolitaine. Dans leur cas, le support s'organise donc essentiellement à partir du domicile. On a pu distinguer deux variantes pour cet archétype : le replié confiné et le replié vers la métropole (voir chapitre 9).

9. COMMENT COMPRENDRE LA MOBILITÉ D'AUJOURD'HUI A SANTIAGO DU CHILI?: ENTRE LE TERRITOIRE DE PROXIMITÉ ET LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

Dans les cas d'étude que j'ai pu analyser dans la ville de Santiago du Chili, le rôle de l'échelle du quartier est de permettre une oscillation entre enracinement et mobilité, entre rejet et confinement.

Le quartier est à la fois valorisé pour ses aspects symboliques comme un lieu de vie d'une particulière importance et à la fois pour ses aspects plus instrumentaux ou pratiques, pour ses usages et ses fonctions dans la manière dont s'articulent la relation au quartier, la relation à la maison et la relation à la ville.

Dans ce sens, les habitants au delà de n'être que de simples individus mobiles sans enracinement avec la proximité ou au contraire, des habitants avec une mobilité réduite, présentent en fait de nombreuses configurations et combinaisons. Ces dernières rendent compte de la complexe relation qui existe entre les habitants et leur territoire. En effet, comme j'ai pu l'observer tout au long de la thèse, les habitants associent, de différentes manières, mobilité, enracinement, assignation et repli en fonction de leur situation sociale et résidentielle, en vertu de leurs projets et de l'utilisation qu'ils font des ressources et du fait des différentes significations données à l'espace.

Toutefois, dans un contexte où l'accent est mis sur la généralisation, la multiplication, l'accélération et la diversification des mobilités, étrangement, une nouvelle forme de mouvement apparaît, associée au besoin des individus de chercher des supports, de créer des ancrages, des points d'appui, de se réfugier dans les espaces de la «lenteur». Il s'agit alors d'une forme d'identification et d'intégration mais également d'une forme pouvant accentuer les fractures urbaines existantes dans la ville.

De fait, on pourrait dire que la territorialisation des habitants s'est accentuée dans la ville de Santiago du Chili. Cela reviendrait à mettre en évidence le paradoxe de la ville de Santiago du Chili : dans un espace urbain en perpétuel mutation, mouvement et expansion apparaissent en même temps des pratiques segmentées et limitées en micro-territoires.

Il serait intéressant de se demander dans de futures recherches, ce que pourrait signifier cette 'revalorisation du territoire de proximité'. Son accentuation et le repli des individus entre les murs d'un territoire d'égaux pourrait entraîner un effet inverse, c'est-à-dire, nier la liberté qu'implique la vie urbaine moderne, empêcher l'accès à toute la ville et l'échange d'expériences avec les autres. Il semblerait que la ville soit en train de se rapprocher de la maison et du quartier. Les pratiques spatiales sont en outre de plus en plus contigües et proches et se réalisent dans des territoires plus restreints.

¿Se desplazar plus ou se déplacer moins?

Une des conclusions qui se dégage de cette thèse indique qu'il semble erroné de centrer l'analyse de la mobilité de Santiago du Chili sur savoir qui est plus ou moins mobile et d'énoncer par exemple que les riches se déplacent plus et les pauvres moins.

Dans cette recherche, j'ai pu observer comment plusieurs fois ces individus qui prennent la proximité comme lieu de référence sont plus mobiles que ceux qui travaillent à l'autre bout de la ville. Cette observation m'a permis de rendre compte de plusieurs comportements des habitants de la ville de Santiago du Chili. Cela change donc les idées préconçues sur la dichotomie de la relation mobile/pas mobile en mettant en évidence les nouveaux éléments qui jusqu'alors n'avaient pas été considérés à l'intérieur de l'étude de la mobilité de cette ville.

J'ai pu constater que l'importance de l'étude de la mobilité ne réside pas seulement dans les distances parcourues, l'utilisation de moyens de transport ou l'accès à des ressources déterminées. La mobilité peut aussi être analysée à travers l'expérience de l'individu lui-même c'est-à-dire, via la façon dont l'individu crée, transforme et s'approprie les différents territoires qu'il pratique. C'est pourquoi il est pertinent d'étudier le degré d'inscription territoriale de l'individu et sa relation avec la mobilité.

L'utilisation de la voiture par les populations les plus pauvres, la capacité à tirer parti de la proximité, les réseaux et les liens de voisinage pour les classes élevées, l'accessibilité, l'enracinement et l'histoire construite, etc. rendent compte de l'inscription socio-territoriale des individus en révélant différentes façon de vivre, d'occuper et d'être dans la ville.

En outre, dire que classes privilégiées n'ont pas de problèmes de mobilité ou, que les pauvres n'ont pas de stratégies, est une erreur. Tous les individus sont soumis à une 'exigence' à la mobilité et tous, riches ou pauvres, petits ou grands, doivent d'une manière ou d'une autre faire preuve de capacités pour pouvoir réussir et pouvoir harmoniser leurs déplacements quotidiens.

Souvent, les individus que nous cataloguons d'hypermobiles du fait des longues distances et des temps parcourus, vivent avec douleur et angoisse l'exigence à la mobilité. Ils doivent faire preuve de coordination entre les sphères familiale et professionnelle, et ont une vie faite de nombreuses restrictions. Dans ce sens, on peut dire que l'accessibilité, la distance et la vitesse ne sont pas nécessairement synonymes de liberté et de réalisation. Ainsi, bien souvent, ceux qui prennent la proximité comme point d'appui pour la réalisation de leurs projets, sont plus libres.

Cela revient donc à changer les idées préconçues sur la mobilité, puisque

«être mobile» ne signifie pas nécessairement se déplacer vite et loin. Quelqu'un qui se déplace beaucoup peut au contraire être très peu mobile, puisqu'il vit plongé dans des restrictions. De même que quelqu'un qui se déplace seulement dans son territoire de proximité peut être très mobile puisqu'il réussit à réaliser ses projets de vie et à contrôler sa relation avec le monde et les autres [...] (Kaufmann, 2011: p.1)

Ainsi, cette recherche met sur le devant de la table la nécessité de s'interroger sur ce que signifie la mobilité de nos jours pour les habitants et le type de ville à laquelle ils aspirent. Je postule que la mobilité ne doit pas seulement se contenter de rechercher l'accessibilité, la vitesse et la distance. Au contraire, beaucoup d'habitants de la ville revendiquent un droit à la proximité qui serait alors complémentaire du droit à la mobilité. Ainsi, la mobilité apparaît composée de deux facettes où s'articulent d'un côté la vitesse et la lenteur, et de l'autre, la proximité et la distance.

J'ai pu constater lors des analyses de terrain comment la mobilité prenait diverses connotations en révélant ainsi son ambiguïté c'est-à-dire d'une part, le désir d'accès maximal à la ville, ses biens et ses services et d'autre part, la volonté de développer une vie centrée sur les territoires de la proximité.

La mobilité comme l'indique Kaufmann (2011), ne se réduit pas seulement aux déplacements mais devrait plutôt être conçu comme l'élément permettant de développer des modes de vie intégraux, avec diverses inscriptions spatiales et avec des projets de vie singuliers, au travers de la construction de lieux dans lesquels on peut rester, mais aussi depuis lesquels on peut sortir pour pratiquer la ville.

Enfin, comme élément plus d'ouverture que de conclusion de cette recherche, réapparaît ce qui était avancé au commencement à savoir, la nécessité de comprendre la mobilité, en se demandant comment les individus conjuguent relations de proximité et relations de distance. Dans ce sens, il est justifié de se demander s'agissant de la ville de Santiago du Chili et des Métropoles du Sud : Comment créer un équilibre entre mobilité et proximité, permettant de garantir une meilleure qualité de vie pour les habitants de la ville? Quelles sont les proximités construites par les habitants de la ville de Santiago du Chili? Quels sont donc les territoires sur lesquels doivent agir les politiques publiques de mobilité: la maison? Le quartier? La ville? Ou bien d'autres territoires?

Ce sont là des questionnements présentant un défi majeur pas seulement d'un point de vue urbanistique mais également socio-anthropologique, qu'il est nécessaire d'approfondir par le biais des recherches qui viendront après cette thèse.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agier, M. (1999). *L'invention de la ville. Banlieues, townships, invasions et favelas*. Paris: Éd. des Archives contemporaines.
- Agier, M. (2009). *Esquisses d'une anthropologie de la ville lieux, situations, mouvements*. Louvain-la-Neuve: Academia Bruylant.
- Allen, B. (2003). Les relations entre le dedans et le dehors. La construction du sens de chez soi dans les quartiers d'habitat social. In B. Collignon & J.-F. Staszak (Eds.), *Espaces domestiques : construire, habiter, représenter* (pp. 137-148). Rosny-sous-Bois: Bréal.
- Allen, B., Guérin-Pace, F., Humain-Lamoure, A.-L., Lehman-Frisch, S., & Ramadier, T. (2007). Le quartier, un lieu investi. Introduction. In J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué & F. Guérin-Pace (Eds.), *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales* (pp. 101-105). Paris: Éditions de la Découverte.
- Arizaga, C. (2005). *El mito de comunidad en la ciudad mundializada : estilos de vida y nuevas clases medias en urbanizaciones cerradas* (1 ed.). Buenos Aires: Cielo por Asalto.
- Ascher, F. (1998). La fin des quartiers. In N. Haumont (Ed.), *L'urbain dans tous ses états faire, vivre et dire la ville* (pp. 183-201). Paris, Montréal: L'Harmattan.
- Augé, M. (1994). *Los "no lugares" espacios del anonimato : una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Authier, J.-Y. (2002). Habiter son quartier et vivre en ville: les rapports résidentiels des habitants des centres anciens. *Espaces et sociétés*, 108(1), 89-110.
- Authier, J.-Y. (2005). Le quartier : un espace de proximité ? In A. Bourdin, M.-P. Lefevre & A. Germain (Eds.), *La proximité : construction politique et expérience sociale* (pp. 207-220). Paris: L'Harmattan.
- Authier, J.-Y., Bacqué, M.-H., & Guérin-Pace, F. (2007). *Le quartier : enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*. Paris: Éditions de la Découverte, 2006.
- Avellaneda, P., & Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*(4), 47-58.
- Baby-Collin, V. (2005). Des marges dans la ville : mobilités citadines et métissage de l'urbanité. In G. Capron, G. Cortes & H. Guetat-Bernard (Eds.), *Liens et lieux de la mobilité : ces autres territoires* (pp. 145-167). Paris: Belin.
- Bacqué, M.-H., & Fol, S. (2007). L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction. *Revue Suisse de Sociologie*, 33(1), 89-104.
- Bachelard, G. (1975). *La poética del espacio* (2a ed en español ed.). México: Fondo de Cultura Económica.

- Barrère, A., & Martuccelli, D. (2005). La Modernité et l'imaginaire de la mobilité: l'inflexion contemporaine. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, (118), 55-79
- Baudin, G. (2007). De la proximité comme analyseur. L'homme et la société, *Quêtes identitaires, ré-ancrage territorial*, 3(165), 117-132.
- Bauman, Z. (2003). *Comunidad: en busca de seguridad en un mundo hostil*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Beaud, S., & Weber, F. (2003). *Guide de l'enquête de terrain : produire et analyser des données ethnographiques*. Paris: La Découverte.
- Beck, U. (2001). *La société du risque: sur la voie d'une autre modernité*. Paris: Aubier.
- Begag, A. (1995). *Espace et exclusion : mobilités dans les quartiers périphériques d'Avignon*. Paris: L'Harmattan.
- Bertaux, D. (2005). *Los relatos de vida : perspectiva etnosociológica*. Barcelona: Bellaterra.
- Boltanski, L., & Chiapello, E. (1999). *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris: Gallimard.
- Bonvalet, C., & Brun, J. (2002). Etat des lieux des recherches sur la mobilité résidentielle en France. In J.-P. Levy & F. o. Dureau (Eds.), *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions*. Paris: L'Harmattan.
- Bonvalet, C., & Dureau, F. o. (2000). Les modes d'habiter : des choix sous contraintes. In F. o. Dureau & e. al (Eds.), *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale* (pp. 131-153). Paris: Anthropos-IRD.
- Borsdorf, A., & Hidalgo, R. (2005). Los Mega-diseños residenciales vallados en las periferias de las metrópolis latinoamericanas y el advenimiento de un nuevo concepto de ciudad. Alcances en base al caso de Santiago de Chile. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, IX(194). Retrieved from <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-03.htm> website:
- Bourdieu, P. (1979). *La distinction : critique sociale du jugement*. Paris: Éditions de Minuit.
- Bourdieu, P. (1986). L'illusion biographique. *Actes de la recherche en sciences sociales*, (62-63), 69-72.
- Bourdin, A. (1996). L'ancrage comme choix. In M. Hirschhorn & J.-M. Berthelot (Eds.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialiation?* Paris: L'Harmattan.
- Bourdin, A. (2000). *La question locale*. Paris: Presses universitaires de France.
- Bourdin, A. (2004). L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée. In S. Allemand, F. Ascher & J. Lévy (Eds.), *Les sens du mouvement* (pp. 91-98). Paris: Editions Belin.
- Bourdin, A. (2005a). Les mobilités et le programme de la sociologie. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, 118(1).
- Bourdin, A. (2005b). La métropole des individus: Editions d'aube. In Martuccelli, D. (2006a). *Forgé par l'épreuve : l'individu dans la France contemporaine*. Paris: Colin.
- Bourdin, A. (2007). *La metrópoli de los individuos*. Puebla; México: UIA, Puebla : ITESO : Benemérita Universidad Autónoma de Puebla : Instituto de Investigaciones Sociales y Humanidades Alfonso Vélaz Pliego ; Embajada de Francia en México.

- Brun, J. (1993). La mobilité résidentielle et les sciences sociales. Transfert de concept et questions de méthodes *Les annales de la recherche urbaine*(59-60), 3-14.
- Capron, G. (2006). Territorialités urbaines et territorialisation en Amérique latine : les résidences sécurisées ou fermées et la fragmentation sociospatiale. *Cahiers de géographie du Québec*, 50(141), 499-506.
- Carpentier, S. (2007a). Comportements de mobilité et ancrage résidentiel. In T. Ramadier & e. al (Eds.), *Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement*. Strasbourg: Département SHS du CNRS. ATIP n°417999.
- Castel, R. (1995). *Les métamorphoses de la question sociale*. Paris: Fayard.
- Contreras, Y. (2005). *Dinámica inmobiliaria en el Programa de Repoblamiento: Un análisis a los efectos urbanos y sociales en la comuna de Santiago. Casos de estudio: barrios Brasil y Yungay*. Tesis Magister, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.
- Contreras, Y. (2008). La gestión inmobiliaria en el centro de Santiago de Chile: ¿El traje a la medida del mercado inmobiliario? Paper presented at the X Seminario RIDEAL, Ciudad Juárez, México.
- Contreras, Y., & Figueroa, O. (2008). Los patrones de movilidad residencial y cotidiana en la ciudad de Santiago. Paper presented at the X seminario RII. Red iberoamericana de investigadores sobre globalización y territorio, Santiago de Chile.
- Courgeau, D. (1980). *Analyse quantitative des migrations humaines*. Paris: Masson.
- Coutard, O., Dupuy, G., & Fol, S. (2002). La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? *Espaces et Sociétés*(108-109), 155-175.
- Cuturello, P., Godard, F., & Pendaries, J.-R. (1982). *Familles mobilisées : accession à la propriété du logement et notion d'effort des ménages*. Paris: Plan construction.
- De Certeau, M. (1974). *La culture au pluriel*. Paris: Union Générale d'édition.
- De Certeau, M. (1996). *La invención de lo cotidiano*. Tomo 1 Artes de Hacer. México D.F: Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- De Mattos, C. (2002). Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización? *EURE*, 28(85). Retrieved from <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci%5Farttext&pid=S0250-71612002008500001>
- De Mattos, C., Rizzo, L., Salas, X., & Yañez, G. (2005). Reestructuración del mercado metropolitano de trabajo y cambios socio-territoriales en el Gran Santiago. In P. F. N°1040838 (Ed.). Santiago Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile - Instituto Nacional de Estadísticas (INE).
- Delgado, M. (1999). *El animal público : hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Editorial Anagrama.

- Di Méo, G. (1996). *Les territoires du quotidien*. Paris: L'Harmattan.
- Rougé, L. (2005). *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain les captifs du périurbain ?* Tesis Doctoral, Université de Toulouse-Le Mirail, Toulouse.
- Di Méo, G. (1999). *Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales*. Cahiers de géographie du Québec, 43(118), 75-93.
- Di Méo, G., & Buléon, P. (2007). *L'espace social. Lecture géographique des sociétés* (2 ed.). Paris: Armand Colin.
- Donzelot, J. (1999). *La nouvelle question urbaine*. Esprit, 258, 87-114.
- Donzelot, J. (2004). *La ville a trois vitesses : relegation, periurbanisation, gentrification* Esprit.(3), 14.
- Dubé, F., & Martuccelli, D. (1998). *Dans quelle société vivons-nous?* Paris: Seuil.
- Dubois-Taine, G., & Chalas, Y. (1998). *La Ville émergente*. Paris la Défense: Ministère de l'équipement, du logement et des transports. Plan Construction. Secrétariat, permanent.
- Ducci, M. E. (1998). *Santiago, ¿una mancha de aceite sin fin? ¿Qué pasa con la población cuando la ciudad crece indiscriminadamente?* EURE, 24(72), 85-94. Retrieved from http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007200005&lng=es&nrm=iso
- Ducci, M. E. (2002). *Área urbana de Santiago 1991-2000: expansión de la industria y la vivienda*. EURE 28(85), 187-207. Retrieved from http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500010&nrm=iso
- Dupuy, G., Giménez Capdevila, R., & Serratos, A. (1998). *El urbanismo de las redes : teorías y métodos*. Vilassar de Mar (Barcelona): Oikos-Tau.
- Dureau, F., Institut de recherche pour le, d., Taller Internacional "Metrópolis en movimiento. Las interacciones entre formas de movilidad y recomposiciones territoriales, a. p. d. l. c. i., & Atelier international "Métropoles en mouvement. Les interactions entre formes de mobilité et recompositions territoriales à l'épreuve de la comparaison, i. (2002). *Metrópolis en movimiento : una comparación internacional*, Bogotá, D.C.
- Escolano, S., & Ortiz, J. (2007). *Patrones espaciales de movilidad de la población: algunos efectos en la sociogeografía del Gran Santiago*. In C. De Mattos & R. Hidalgo (Eds.), *Santiago de Chile: movilidad espacial y reconfiguración metropolitana* (pp. 53-68). Santiago, Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile : Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Etcheberry, J. (2004). *Transantiago: oportunidad d'investissements dans le processus de modernisation du transport public de Santiago*. Retrieved from Transantiago website: http://www.transantiago.cl/descargas/Transantiago_Oportunite_dInvestissements_dans_le_processus_de_Modernisation_du_Transport_Publique_de_Santiago.ppt
- Figuerola, O. (2004). *Infraestructura, servicios públicos y expansión urbana en Santiago*. Instituto de estudios urbanos y territoriales. In C. De Mattos, M. E. Ducci, A. Rodríguez & G. Yañez (Eds.), *Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?* Santiago: Ediciones SUR.

- Figuerola, O. (2006). Expansion, centralidad y transporte urbano en Santiago de Chile. Paper presented at the Seminario internacional: Volver al centro. Políticas de recalificación, transformaciones urbanas y prácticas ciudadinas en las áreas centrales de las grandes ciudades de América Latina, Paris
- Figuerola, O., & Orellana, A. (2007). Transantiago: gobernabilidad e institucionalidad. *EURE* (Santiago), 33, 165-171.
- Figuerola, O., & Rodríguez, C. (2013). Urban Transport, Urban Expansion and Institutions and Governance in Santiago, Chile. In G. R. o. H. S. 2013 (Ed.), *Sustainable Urban Mobility: unhabitat*.
- Fol, S. (2009). *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*. Paris: Belin.
- Forray, R., Márquez, F., & Sepúlveda, C. (2011). Unidad Vecinal Portales. Arquitectura, identidad y patrimonio. 1955-1960. Santiago de Chile.: Pontificia Universidad Católica de Chile. Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Programa de recuperación de barrios "Quiero mi Barrio".
- Frémont, A. (1999). La région, espace vécu. Paris: Flammarion. In Carpentier, S. (2007b). *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine. L'exemple du Luxembourg*. Tesis Doctoral, Université Strasbourg 1 Louis Pasteur, Strasbourg
- Fuentes, L., & Sierralta, C. (2004). Santiago de Chile, ¿ejemplo de una reestructuración capitalista global? *EURE* (Santiago), 30, 7-28.
- Galetovic, A., & Jordan, P. (2006). Santiago : ¿Dónde estamos? ¿Hacia dónde vamos? In A. Galetovic, I. Poduje & A. Aravena (Eds.), *Santiago: dónde estamos y hacia dónde vamos*. Santiago de Chile: Centro de Estudios Públicos.
- Gallais, J. (1968). *Le Delta intérieur du Niger, étude de géographie régionale*. Dakar: IFAN. In Carpentier, S. (2007b). *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine. L'exemple du Luxembourg*. Tesis Doctoral, Université Strasbourg 1 Louis Pasteur, Strasbourg
- Gallez, C., & Orfeuil, J.-P. (1998). Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces. In D. Pumain & M.-F. Mattei (Eds.), *Données urbaines* (pp. 157-164). Paris: Anthropos,.
- Gámez, V. (2006). Ciudad y periferia metropolitana en transición. Configuración de entidades comunales en el Gran Santiago. *Diseño urbano y paisaje*, 3(9). Retrieved from Universidad Central website: http://www.ucentral.cl/dup/pdf/9_ciudad_y_periferia.pdf
- García, J. L. (1976). *Antropología del territorio*. Madrid: Taller Ediciones J.B. In Ontiveros, T. (2006). *Vivienda popular urbana y vida cotidiana*. Paper presented at the Congreso Nacional de Antropología, Mérida, Venezuela.
- Geertz, C. (1992). *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Gedisa Editorial.
- Germain, A. (2004). Significations et enjeux du quartier dans la ville contemporaine. Paper presented at the Dîner-Conférences, Québec. <http://www.cdcdquebec.qc.ca/pdf/diner/annickgermain.pdf>

- Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). The discovery of grounded theory; strategies for qualitative research. Chicago: Aldine Pub. Co. In Vincent-Geslin, S. (2008). Les "altermobilités" analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : des pratiques en émergence ? Doctor Sociología, Université Paris 5 Descartes, Paris.
- Grafmeyer, Y. (2006). Le quartier des sociologues. In J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué & F. Guérin-Pace (Eds.), Le quartier: enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales. Paris: La Découverte.
- Greene, M., & Mora, R. (2005). Las autopistas urbanas concesionadas: una nueva forma de segregación. ARQ(60), 56-58. In Ureta, S. (2009). Manejando por Santiago: Explorando el uso de automóviles por parte de habitantes de bajos ingresos desde una óptica de movilidad sustentable. EURE, 35(105), 71-93. Retrieved from http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612009000200004&nrm=iso
- Greene, M., & Soler, F. (2004). Santiago: de un proceso acelerado de crecimiento a uno de transformaciones. In C. De Mattos, M. E. Ducci, A. Rodríguez & G. Yañez (Eds.), Santiago en la globalización: ¿Una nueva ciudad? (pp. 47-87). Santiago.
- Guillemette, F. (2006). L'approche de la Grounded Theory ; pour innover ? . Recherches Qualitatives, 26(1), 32-50. In Vincent-Geslin, S. (2008). Les "altermobilités" analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : des pratiques en émergence ? Doctor Sociología, Université Paris 5 Descartes, Paris.
- Gurovich, A. (1989). Una ciudad interminable: La Pintana. Revista Oficial del Colegio de Arquitectos de Chile(57).
- Gustafson, P. (2001). Roots and routes: exploring the relation between place attachment and mobility Environment and Behavior, 33(5), 667-686. In Ramadier, T. (2007). Mobilité quotidienne et attachement au quartier » une question de position ? In J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué & F. Guérin-Pace (Eds.), Le quartier : enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales. Paris: la Découverte.
- Heinrichs, D., Nuissl, H., & Rodríguez Seeger, C. (2009). Dispersión urbana y nuevos desafíos para la gobernanza (metropolitana) en América Latina: el caso de Santiago de Chile. EURE 35(104), 29-46. Retrieved from http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612009000100002&lng=es&nrm=iso
- Hidalgo, R. (1999). La vivienda social en Chile: la acción del Estado en un siglo de planes y programas. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, 45(1). Retrieved from <http://www.ub.edu/geocrit/sn-45-1.htm>
- Hidalgo, R. (2002). Vivienda social y espacio urbano en Santiago de Chile: Una mirada retrospectiva a la acción del Estado en las primeras décadas del Siglo XX. EURE, 28(83), 83-106. Retrieved from http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008300006&nrm=iso
- Hidalgo, R. (2005). La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX. Santiago Chile: Instituto de Geografía ; Pontificia Universidad Católica de Chile ; Centro de Investigaciones Diego Barros Arana

- Hidalgo, R. (2007). ¿Se acabó el suelo en la gran ciudad?: Las nuevas periferias metropolitanas de la vivienda social en Santiago de Chile. *EURE*, 33(98), 57-75. Retrieved from http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612007000100004&nrm=iso
- Hidalgo, R., & Arenas, F. (2004). Condominios y urbanizaciones cerradas en comunas del sector oriente de Santiago. Tendencias de localización y morfología urbana. In G. Cáceres & F. Sabatini (Eds.), *Barrios cerrados. Santiago de Chile : entre la exclusion y la intégration residencial*. Santiago de Chile: Lincoln Institute of Land Policy; Instituto de Geografía, Universidad Católica de Chile.
- Humain-Lamoure, A.-L., Guérin-Pace, F., Fleury, A., & Rhein, C. (2007). Les quartiers des Parisiens. In F. Guérin-Pace (Ed.), *Paris sous l'oeil des chercheurs*. Paris: Belin.
- Imilan, W. (2007). La ciudad etnografiable. El problema del objeto en Londres, Chicago y Santiago de Chile. *Antropología. Serie Documentos*(2).
- Jacinto, C., & Millenaar, V. (2009). Enfoques de programas para la inclusión laboral de jóvenes pobres. *Lo institucional como soporte subjetivo. Ultima década*(30), 67-92.
- Jaillet, M.-C. (2004). L'espace périurbain: un univers pour les classes moyennes. *Esprit*(330), 40-62.
- Jaillet, M.-C., Rougé, L., & Thouzellier, C. (2004). L'émergence de nouvelles figures de l'urbanité dans les modes de vie périurbains. Paper presented at the *Penser la ville sans bornes*.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE*, 28(85), 11-20. Retrieved from http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500002&nrm=iso
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12(29), 173-197.
- Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial : retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15-57.
- Jouffe, Y. (2009). Entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. Postdoctorado Fondecyt, (3080068), INVI, FAU, Universidad de Chile, Santiago de Chile.
- Jouffe & Campos, F. (2009). Movilidad para la emancipación o el arraigo. *Ciudades* (82) s/p.
- Kaufmann, V. (1999). Mobilité et vie quotidienne. Synthèse et questions de recherche. In Plus (Ed.), *Série synthèses et recherches*. Paris: Centre de prospective et de veille scientifique; CPVS; DRAST; Ministère de l'Équipement, des Transport et du Logement.
- Kaufmann, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann, V. (2011). Un droit au changement et à la diversité. *Métropolitiques*. Retrieved from *Métropolitiques website*: <http://www.metropolitiques.eu/Un-droit-au-changement-et-a-la.html>
- Kaufmann, V., & Flamm, M. (2002). *Famille, temps et mobilité : État de l'art et tour d'horizon des innovations*: CNAF, l'Institut pour la Ville en Mouvement.

- Kaufmann, V., Jemelin, C., & Guidez, J.-M. (2001). *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?* Paris: La documentation Française.
- Lannoy, P., & Ramadier, T. (2007). *La mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne*. Louvain-la-Neuve: Academia-Bruylant.
- Lazo, A., & Calderón, R. (2011). La proximidad en las prácticas de movilidad cotidiana. El caso de un barrio de la periferia de Santiago de Chile. *Revista Geográfica del Sur*, 3.
- Lazo, A., & Contreras, Y. (2009). Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile. Paper presented at the Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo, Uruguay.
- Lebois, V. (2008). L'ancrage territorial dans la grande ville. Le rôle des espaces collectifs liés à l'habitat In F. d. Coninck & J.-F. Deroubaix (Eds.), *Ville éphémère, ville durable : multiplication des formes et des temps urbains, maîtrise des nuisances : nouveaux usages, nouveaux pouvoirs*. Paris: Oeil d'or.
- Le Breton, E. (2004a). Les épreuves de la dispersion (recherche exploratoire sur les expériences individuelles de la société dispersée) (pp. 169). Paris: DRAST-PREDIT.
- Le Breton, E. (2004b). Exclusion et immobilité: la figure de l'insularité In J.-P. Orfeuil (Ed.), *Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir*. La Tour-d'Aigues (Vaucluse): Ed. de l'Aube.
- Lefebvre, H. (1961). *Critique de la vie quotidienne* (Vol. 2). Paris: Editions de l'Arche.
- Lefeuvre, M.-P. (2005). Proximité spatiale et relations sociales. Introduction In A. Bourdin, A. Germain & M.-P. Lefeuvre (Eds.), *La proximité: construction politique et expérience sociale*. Paris: L'Harmattan.
- Lehman-Frisch, S., Berry-Chikhaoui, I., Capron, G., & Vidal, D. (2007). *Voisiner. Vies citadines*. Paris: Belin.
- Lévy, J. (2000). Les nouveaux espaces de la mobilité. In M. Bonnet & D. Desjeux (Eds.), *Les territoires de la mobilité* (pp. 156-170). Paris: PUF.
- Lévy, J., & Lussault, M. (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.
- Lindón, A. (2002). La construcción social del territorio y los modos de vida en la periferia metropolitana. *Territorios* 7, 27-41.
- Lindón, A. (2005). El mito de la casa propia y las formas de habitar. *Scripta Nova. Revista Electrónica de geografía y ciencias sociales*, 9(194). Retrieved from <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-20.htm>
- Lindón, A. (2006). Del imaginario suburbano tofófilico al imaginario periférico topófobico. In A. Lindón, M.-A. Aguilar & D. Hiernaux (Eds.), *Lugares e Imaginarios en la Metrópolis*. Barcelona: Anthropos-UAM-I
- López, S., & Hinojosa, O. (2009). Usuarios del transporte en Santiago : ¿Pasajeros o actores políticos? Paper presented at the XV Claptu, Buenos Aires, Argentina.

- Lussault, M. (2003). Quartier. In J. Lévy & M. Lussault (Eds.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.
- Maillet, A. (2008). La gestación del Transantiago en el discurso público: hacia un análisis de políticas públicas desde la perspectiva cognitivista. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*(Coloquios).
- Mardones, R. (2009). ¡No en mi patio trasero!: el caso de la Comunidad Ecológica de Peñalolén. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*(34), 139-149.
- Márquez, F. (2003). Identidad y fronteras urbanas en Santiago de Chile. Documento de trabajo. Retrieved from <http://www.sitiosur.cl/documentosdetrabajodetalle.php?id=2&seccion=9>
- Márquez, F. (2006). Identidades urbanas en Santiago de Chile. *Proposiciones* (35), 70-84.
- Márquez, F., & Forray, R. (2006). Comunidad e identidad urbana: Historias de barrios del Gran Santiago 1950-2000 Proyecto Fondecyt N° 1050031. Santiago, Chile.
- Márquez, F., & Pérez, F. (s/f). Fronteras espaciales e identidades neocomunitarias en la ciudad el caso de Santiago de Chile. Universidad de Academia de Humanismo Cristiano.
- Martuccelli, D. (2006a). *Forgé par l'épreuve : l'individu dans la France contemporaine*. Paris: Colin.
- Martuccelli, D. (2006b). Lecciones de Sociología. Paper presented at the Curso dictado entre 4 y el 8 de septiembre del 2006, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima. http://departamento.pucp.edu.pe/ciencias-sociales/images/documentos/lecciones_sociologia.pdf
- Martuccelli, D. (2007). *Cambio de rumbo : la sociedad a escala del individuo*. Santiago, Chile: LOM Ediciones.
- Martuccelli, D., & Dubet, F. (1998). *Dans quelle société vivons-nous?* Paris: Seuil.
- Massot, M.-H., & Orfeuil, J.-P. (2005). *Penser les mobilités de demain : Essai de clairvoyance prospective*. *Le Banquet*, (22), 269-290.
- McDowell, L. (2000). *Género, identidad y lugar : un estudio de las geografías feministas*. Madrid; [València]: Ediciones Cátedra ; Universitat de València, Instituto de la Mujer.
- Merklen, D. (2005). Les chasseurs urbains : une figure d'individu en milieux populaire. In V. Caradec & D. Martuccelli (Eds.), *Matériaux pour une sociologie de l'individu : perspectives et débats* (pp. 57-74). Villeneuve d'Ascq: Presses universitaires du Septentrion.
- Merklen, D. (2009). *Quartiers populaires, quartiers politiques*. Paris: La Dispute.
- Mongin, O. (2006). *La condición urbana : la ciudad a la hora de la mundialización*. Buenos Aires: Paidós.
- Morel-Brochet, A. (2008). Anclage et mobilités : une couple révélateur des identités habitantes. Une approche biographique par les sensibilités. Paper presented at the Colloque MSFS, Rennes.
- Morin, R., & Rochefort, M. (1998). Quartier et lien social : des pratiques à l'action collective *Lien social et Politique*(39), 103-114.
- Ontiveros, T. (2006). *Vivienda popular urbana y vida cotidiana*. Paper presented at the Congreso Nacional de Antropología, Mérida, Venezuela.

- Orellana, A. (2009). La gobernabilidad metropolitana de Santiago: la dispar relación de poder de los municipios. *EURE* (Santiago), 35, 101-120.
- Orfeuill, J.-P., & Massot, M.-H. l. n. (2005). Penser les mobilités de demain : Essai de clairvoyance prospective. *Le Banquet*, (22), 269-290.
- Ortar, N. (2005). Le paradoxe de l'ancrage et de la mobilité en zone rurale et périurbaine. Paper presented at the Acte de la journée d'étude jeunes chercheurs, Paris.
- Ossa, C., & Richard, N. (2004). Santiago imaginado. Bogotá, Colombia: Convenio Andrés Bello, Universidad Nacional de Colombia.
- Paquette, C. (2010). Mobilité quotidienne et accès à la ville des ménages périurbains dans l'agglomération de Mexico. Une lecture des liens entre pauvreté et mobilité. *Revue Tiers Monde*, 201(1), 157-175.
- Pattaroni, L., Kaufmann, V., & Rabinovich, A. (2009). L'habitat en questions. Introduction. In L. Pattaroni, V. Kaufmann & A. Rabinovich (Eds.), *Habitat en devenir enjeux territoriaux, politiques et sociaux du logement en Suisse* (pp. 1-22). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Pedrazzini, Y., Bolay, J.-C., & Kaufmann, V. (2004). *Pratiques sociales et transformation de l'espace*. Lausanne/EPFL. Lausanne.
- Perec, G. (2004). *Especies de espacios*. Barcelona: Montesinos.
- Pinson, D., & Thomann, S. (2001). *La maison en ses territoires : de la villa à la ville diffuse*. Paris: L'Harmattan.
- Piolle, J. (1990-1991). Proximité géographique et lien social, de nouvelles formes de territorialité? *L'espace géographique*(4).
- Raffestin, C. (1986). Ecogénèse territoriale et territorialité. In F. Auriac & R. Brunet (Eds.), *Espaces, jeux et enjeux* (pp. 175-185). Paris: Fondation Diderot : Fayard.
- Ramadier, T. (2002). Rapport au quartier, représentation de l'espace et mobilité quotidienne: le cas d'un quartier périphérique de Québec-ville. *Espaces et sociétés*(108-109), 113-131.
- Ramadier, T. (2007). Mobilité quotidienne et attachement au quartier » une question de position ? In J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué & F. Guérin-Pace (Eds.), *Le quartier : enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*. Paris: la Découverte.
- Ravalet, E. (2007). Modes de vie et modes de ville, activités et déplacements quotidiens à Montréal et à Lyon. *Environnement urbain*, 1, 61-76.
- Recasens, A. (2007). Aproximación a un enfoque fenomenológico en la etnografía Paper presented at the VI Congreso Chileno de Antropología 13 al 17 de noviembre, Valdivia Chile.
- Remy, J., & Voyé, L. (1992). *La ville : vers une nouvelle définition?* Paris: L'Harmattan.
- Remy, J. (1996). Mobilités et ancrages: vers une autre définition de la ville. In M. Hirschhorn & J.-M. Berthelot (Eds.), *Mobilités et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation?* Paris, France: L'Harmattan.

- Rodriguez, A., & Icaza, A. (1993). Procesos de expulsión de habitantes de bajos ingresos del centro de Santiago, 1981-1990. *Proposiciones* (22).
- Rodríguez, A., & Sugranyes, A. (2005). *Los con techo. Un desafío para la política de vivienda social*. Santiago: Ediciones SUR
- Rodríguez, A., & Winchester, L. (2001). Santiago de Chile: Metropolización, globalización, desigualdad. *EURE*, 27(80), 121-139. Retrieved from http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008000006&nrm=iso
- Rodríguez, C., & Figueroa, O. (2005). Redes e infraestructuras de transporte en la conformación de la nueva área metropolitana de Santiago. Paper presented at the XIII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y urbano (CLATPU), Lima, Perú. .
- Rodríguez, J. (1993). Evolución de la población del gran Santiago: tendencias, perspectivas y consecuencias. *Revista Latinoamericana de Demografía* (58).
- Rodríguez Vignoli, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE*, 34(103), 49-71. Retrieved from http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612008000300003&nrm=iso
- Rosas, I., & Guerrero, M. (1996). Autoproduction et création de l'espace résidentiel dans les barrios de Caracas. In Y. Pedrazzini, J.-C. Bolay & M. Bassand (Eds.), *Habitat créatif : éloge des faiseurs de ville : habitants et architectes d'Amérique Latine et d'Europa* (pp. 57-70). Lausanne; Paris: IREC, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne : Commission Suisse pour l'UNESCO ; Fondation pour le progrès de l'homme.
- Sabatini, F. (1999). Tendencias de la segregación residencial urbana en Latinoamérica: reflexiones a partir del caso de Santiago de Chile. Paper presented at the Seminario: Latin America: Democracy, markets and equity at the Threshold of New Millenium, Universidad de Uppsala, Suecia.
- Sabatini, F., & Arenas, F. (2000). Entre el Estado y el mercado: resonancias geográficas y sustentabilidad social en Santiago de Chile. *EURE*, 26, 95-113. Retrieved from http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007900006&nrm=iso
- Sabatini, F., & Cáceres, G. (2004). Los barrios cerrados y la ruptura del patrón tradicional de segregación en las ciudades latinoamericanas: el caso de Santiago de Chile. In G. Cáceres & F. Sabatini (Eds.), *Barrios cerrados en Santiago de Chile. Entre la exclusión y la integración social*. Santiago de Chile: Lincoln Institute of Land Policy; Instituto de Geografía, Universidad Católica de Chile.
- Sabatini, F., Cáceres, G., & Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *EURE*, 27(82), 21-42. Retrieved from http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008200002&nrm=iso
- Sabatini, F., Wormald, G., Sierralta, C., & Peters, P. (2007). Segregación residencial en Santiago: tendencias 1992-2002 y efectos vinculados con su escala geográfica. Documento de trabajo N° 37: Universidad Católica de Chile.

- Salcedo, R., & Pérez, F. (2006). La vida barrial como aproximación al barrio. Reflexiones críticas del urbanismo posmoderno. Universidad Católica de Chile., Santiago de Chile.
- Sánchez, E. (1996). La vivienda en el barrio popular: lecturas sin límites. Serie ciudad y habitar (3).
- Scheiner, J., & Kasper, B. (2003). Estilos de vida, elección del sitio de residencia y movilidad cotidiana. *Revista Internacional de Ciencias Sociales*(176).
- Sencebe, Y. (2001). Les lieux et les temps de l'appartenance. Mobilités et territoire : une analyse sociologique du Pays d'ois. Tesis Doctorado, Université Lyon 2, Lyon. In Fol, S. (2009). La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques. Paris: Belin.
- Sencebe, Y. (2002). Les manifestations contrastées de l'appartenance locale In J.-P. Sylvestre (Ed.), *Agriculteurs, ruraux et citadins : les mutations des campagnes françaises*. Dijon, [France]: Educagri.
- Sennet, R. (1975). Vida urbana e identidad personal. Barcelona: Península.
- Singly, F. d. (1998). Habitat et relations familiales. Paris: Centre de recherches en sociologie de la famille, Université de Paris 5: Plan construction et architecture. In Rougé, L. (2005). Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain les captifs du périurbain? Tesis Doctoral, Université de Toulouse-Le Mirail, Toulouse.
- Skewes, J. C. (2001). La exacerbación de la desigualdad en la periferia urbana en Santiago, Chile. *FERMENTUM*., 11(31), 256-272.
- Stock, M. (2004). L'habiter comme pratique des lieux éographiques. *Espaces Temps*.net Retrieved from *Espaces Temps*.net website: <http://www.espacestems.net/document1138.html>
- Stokins, P. (2004). Oferta y demanda de vivienda en la periferia santiaguina: los nuevos desarrollos inmobiliarios. In G. Cáceres & F. Sabatini (Eds.), *Barrios cerrados en Santiago de Chile. Entre la exclusion y la integración residencial*. Santiago: Lincon Institute/Instituto de Geografía Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Svampa, M. (2001). Los que ganaron: la vida en los countries y barrios privados. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Tironi, M. (2003). Nueva pobreza urbana vivienda y capital social en Santiago de Chile, 1985-2001. Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Sociales : PREDES, Programa de Estudios Desarrollo y Sociedad : RIL editores.
- Toledo, U. (2001). Ejercicio de construcción de un ideal-tipo de la vida social. *Cinta de Moebius*(12).
- Topalov, C. (2003). Les constructions savantes du quartier (France, Grande Bretagne, États-Unis). Paris: CSU.
- Touraine, A. (1974). Pour la sociologie. Paris: Éditions du Seuil. In Pedrazzini, Y., Bolay, J.-C., & Kaufmann, V. (2004). *Pratiques sociales et transformation de l'espace*. Lausanne/EPFL. Laussane.
- Trumper, R. (2005). Automóviles y microbuses: construyendo neoliberalismo en Santiago de Chile. In R. Hidalgo, R. Trumper & A. Borsdorf (Eds.), *Transformaciones urbanas y procesos territoriales : lecturas del nuevo dibujo de la ciudad latinoamericana* (pp. 71-81). Santiago, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Geografía.

- Tuan, Y.-f. (1990). *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes, and values*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall. In Lindón, A. (2006). Del imaginario suburbano tofílico al imaginario periférico topófobico. In A. Lindón, M.-A. Aguilar & D. Hiernaux (Eds.), *Lugares e Imaginarios en la Metrópolis*. Barcelona: Anthropos - UAM-I
- Ulloa, F., & Zunino, H. (2008). Construcción social del territorio: agentes y el proceso de desarrollo urbano en la comuna de Peñalolén. Paper presented at the Coloquio Internacional. Construir la resiliencia de los territorios: riesgo y seguridad del desarrollo.
- Ureta, S. (2009). Manejando por Santiago: Explorando el uso de automóviles por parte de habitantes de bajos ingresos desde una óptica de movilidad sustentable. *EURE*, 35(105), 71-93. Retrieved from http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612009000200004&nrm=iso
- Vergara, R., & Murillo, M. d. P. (1996). La vivienda propia: de la incertidumbre a la objetivación. La casa, conceptos de espacio y de vida. Retrieved from www.barriotaller.org.co/publicaciones/vivienda_propia.rtf
- Viard, J. (1994). *La société d'archipel; ou les territoires du village global*. La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube.
- Vincent-Geslin, S. (2010). Introduction Générale. In H. Maksim, S. Vincent-Geslin, S. Gallez & V. Kaufmann (Eds.), *L'action publique face à la mobilité*. Paris: L'Harmattan.
- Viry, G., Kaufmann, V., & Widmer, E. (2009). L'habiter à l'épreuve de la pendularité. In L. Pattaroni, V. Kaufmann & A. Rabinovich (Eds.), *Habitat en devenir enjeux territoriaux, politiques et sociaux du logement en Suisse* (pp.69-97). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Wachsberger, J.-M. (2009). Les quartiers pauvres à Antananarivo. *Autrepart*, 51(3), 117-. doi: 10.3917/autr.051.0117.
- Weber, M. (1996). *Economía y sociedad: esbozo de sociología comprensiva*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Winchester, L. (2008). La dimensión económica de la pobreza y precariedad urbana en las ciudades latinoamericanas: implicaciones para las políticas del hábitat. *EURE* 34(103).

Tesis e investigaciones.

- Acosta, D y Luna, G (2006). Residentes peruanos en Villa Portales. Trabajo de investigación. Escuela de Antropología. Universidad Academia de Humanismo Cristiano.
- Avellaneda, P. (2007). Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima. Ph. Doctor Geografía, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona.
- Banderas, L. (2008). Preferencias de localización y trayectorias de la población vulnerable de la Región Metropolitana. Magíster en Desarrollo Urbano, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.
- Carpentier, S. (2007b). Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine. L'exemple du Luxembourg. Tesis Doctoral, Université Strasbourg 1 Louis Pasteur, Strasbourg
- Cornejo, C (2010). Segregación espacial y prácticas espaciales. Estudio de caso: sector El Castillo de la comuna de la Pintana. Tesis de Antropología. Universidad de Chile. Santiago, Chile.
- Giroud, M. (2007). Résister en habitant ? renouvellement urbain et continuités populaires en centre ancien (Berriat Saint-Bruno à Grenoble et Alcântara à Lisbonne). Tesis Doctoral, Université de Poitiers, Poitiers.
- Meyer, A.-M. (2005). Approche spatio-temporelle de l'organisation socio-résidentielle urbaine un exemple, l'agglomération de Hambourg. Tesis Doctoral, Université Strasbourg 1 Louis Pasteur, Strasbourg
- Pérez, F., & Roumeau, D. (2009). Dispersión residencial: El significado de la elección residencial en la identidad de clase. Tesis sociología, Universidad Diego Portales, Santiago, Chile.
- Pool, J. J. (2008). Rescate de áreas patrimoniales en obsolescencia: la Unidad Vecinal Portales. Tesis Magíster en Desarrollo Urbano, Pontificia Universidad Católica del Chile, Santiago.
- Rougé, L. (2005). Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain les captifs du périurbain ? Tesis Doctoral, Université de Toulouse-Le Mirail, Toulouse.
- Vega, P. (2005). Movilidad espacial en los procesos urbanos: dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica. Doctoral, Universidad Católica de Lovaina, Lovaina.
- Vincent-Geslin, S. (2008). Les "altermobilités" analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : des pratiques en émergence? Doctor Sociología, Université Paris 5 Descartes, Paris.

Estudios, informes, encuestas consultadas:

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2002). Datos de Desarrollo Humano. Informe de Desarrollo Humano-Ministerio de Planificación.
- Encuesta CASEN. Encuesta de Caracterización Socioeconómica Laboral 2006. Ministerio de Planificación. Gobierno de Chile.
- Equipo Quiero Mi Barrio (2010). Santiago de Nueva Extremadura. El Castillo: Historias de una población. Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- Estudio Técnico de base, autodiagnóstico y diagnóstico compartido (2008). Barrio Santiago de Nueva Extremadura. Comuna de La Pintana. Equipo Quiero mi Barrio. Ministerio de Vivienda y Urbanismo
- Guía de Información Comunal. Ilustre Municipalidad de La Pintana (2009).. Secretaria de Planificación Comunal. Santiago, Chile.
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Censos de Población y Vivienda 1970, 1982, 1992 y 2002.
- Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado (2007-2008). Estudio de Caracterización Social y Física-Territorial de tres barrios críticos de la Región Metropolitana. Programa de Recuperación de Barrios. Quiero Mi Barrio. Cuarto informe y Anexo Metodológico. Unidad Vecinal Portales.
- Plan de Desarrollo Comunal (Pladeco) (2005-2010). Ilustre Municipalidad de Estación Central, noviembre 2005.
- Plan de Desarrollo Comunal (Pladeco) (2009-2012). Ilustre Municipalidad de Peñalolén.. Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (2008)
- Secretaría de Planificación de Transporte (Sectra). Gobierno de Chile. Encuesta Origen y Destino de Viajes 1999, 2001 y 2006
- SEREX-Universidad Católica de Chile (2009). Informe Final. Estudio de Evaluación Territorial de Alternativas de Metro.
- Centro de Micro dato. Universidad de Chile,. Departamento de Economía. Facultad de Economía y Negocios (2009). Encuesta Ocupación Desocupación Comuna de La Pintana.

Sitios web consultados:

www.ciudadviva.cl

www.ocuc.cl

www.comunidadecologicadepeñalolen.bligoo.com

www.docomomo.cl

www.elinmobiliario.cl

www.elmostrador.cl

www.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/

www.mop.cl

www.plataformaarquitectura.cl

www.quieromibarriovillaportales.blogspot.com

www.transantiago.cl

LISTA DE FIGURAS, TABLAS Y RECUADROS

FIGURAS

Figura Nº 1: Proceso de desarrollo de la investigación	61
Figura Nº 2: Santiago de Chile y los terrenos de estudio	69
Figura Nº 3: Algunos de los principales hitos de la vivienda en Chile	77
Figura Nº 4: Localización de El Castillo en el contexto de Santiago de Chile.....	79
Figuras Nº 5 y 6: Familia y vivienda. Los primeros años en El Castillo	80
Figura Nº 7: Proceso de erradicación hacia la comuna La Granja (actual comuna de La Pintana) entre el año 1979 y 1984	82
Figura Nº 8: Imagen de El Castillo en el contexto urbano.....	84
Figura Nº 9: Localización de la Villa Portales en el contexto de Santiago de Chile.....	86
Figura Nº 10: Los primeros años en Villa Portales.....	87
Figura Nº 11: La arquitectura moderna: Villa Portales en la década de 1950.....	88
Figura Nº 12: Calle elevada, Villa Portales	88
Figura Nº 13: Planta Villa Portales	89
Figura Nº 14: Imagen de la Villa Portales en el contexto urbano	90
Figura Nº 15: Localización de la Comunidad Ecológica de Peñalolén en el contexto de Santiago.....	93
Figura Nº 16: Imagen de la Comunidad Ecológica en el contexto urbano.....	95
Figura Nº 17: Los primeros años en la Comunidad Ecológica de Peñalolén	96
Figuras Nº 18 y 19: Imagen de la Comunidad Ecológica en los años 80.....	96
Figura Nº 20: Fachada de casa de la Comunidad Ecológica de Peñalolén	98
Figura Nº 21: La Región Metropolitana y sus seis provincias	104
Figura Nº 22: Índice de desarrollo humano por comuna para el año 2000.....	106
Figura Nº 23: Modelo de las transformaciones experimentadas en la morfología de la ciudad de Santiago en las últimas décadas y su impacto en la movilidad.....	109
Figura Nº 24: Superficie urbana de Santiago (1940-2002).....	113
Figura Nº 25: Inmigración total por comuna (1997-2002)	115
Figura Nº 26: Las autopistas urbanas	118
Figura Nº 27: Localización de los centros comerciales.....	121
Figura Nº 28: Localización de las zonas industriales.....	124
Figura Nº 29: Centro y centro extendido. Lugar donde se concentran las principales actividades comerciales y económicas de la ciudad.....	127
Figura Nº 30: Desplazamientos al trabajo por comuna	128
Figura Nº 31: Flujos hacia los empleos. Zona Sur (zona donde se concentra la población de escasos recursos)	131
Figura Nº 32: Flujos hacia los empleos. Zona Centro de la ciudad	131

Figura N° 33: Flujos hacia los empleos. Zona Oriente (zona acomodada de la ciudad)	132
Figura N° 34: Mapa de red de transporte público y su cobertura (1999).....	133
Figura N° 35: Promedio de acceso al metro antes y después del Transantiago	136
Figura N° 36: Mapa de recorridos del Transantiago 2011	137
Figura N° 37: Distribución espacial por segmento socioeconómico	139
Figura N° 38: Localización del 90% de la superficie de proyectos aprobados entre 1990 y 1996	140
Figura N° 39: Distribución de los precios del suelo en la ciudad de Santiago	141
Figuras N° 40, 41 y 42: Viviendas de bajos ingresos, La Pintana.....	143
Figuras N° 43 y 44: Proyectos inmobiliarios de clase alta, Santiago de Chile.....	144
Figura N° 45: Distribución de los campamentos en Santiago (1979).....	149
Figura N° 46: Campamento a orillas del río.....	159
Figura N° 47: Negocio, población El Castillo	167
Figura N° 48: Vivienda, El Castillo.....	169
Figura N° 49: Vivienda y negocio, El Castillo	173
Figura N° 50: Vivienda, El Castillo.....	174
Figura N° 51: Mujer trabajadora, El Castillo	184
Figura N° 52: Movilidad cotidiana de Tomás.....	185
Figura N° 53: Movilidad cotidiana de Pedro.....	186
Figura N° 54: Cartonero, El Castillo.....	188
Figura N° 55: Movilidad cotidiana de Marta	189
Figura N° 56: Movilidad cotidiana de Ana	190
Figura N° 57: Almacén y centro de pago, El Castillo	194
Figuras N° 58 y 59: Feria, El Castillo.....	196
Figura N° 60: Entrada al colegio Santa Rita de Casia, La Pintana.....	197
Figura N° 61: Junta de Vecinos, El Castillo.....	197
Figura N° 62: Micro y bicicleta, El Castillo	200
Figura N° 63: Parada de bus, El Castillo	203
Figura N° 64: Habitante, El Castillo	206
Figura N° 65: Anuncio de venta y arriendo de casas en La Comunidad Ecológica.....	219
Figura N° 66: Interior de casa, Comunidad Ecológica de Peñalolén	220
Figura N° 67: Vista de la cordillera desde la Comunidad Ecológica de Peñalolén	224
Figura N° 68_ Casa de adobe, Comunidad Ecológica de Peñalolén.....	224
Figura N° 69: Movilidad cotidiana de Francisco	231
Figura N° 70: Movilidad cotidiana de Anita	233
Figura N° 71: Movilidad cotidiana de Alfredo.....	241
Figura N° 72: Movilidad cotidiana de Patricio.....	242
Figuras N° 73, 74 y 75: Pancartas en defensa de la Comunidad Ecológica.....	251
Figura N° 76: Villa Portales en los primeros años	260
Figuras N° 77 y 78: Calles elevadas, Villa Portales	264
Figuras N° 79 y 80: La villa en la actualidad	266

Figura N° 81: Plazuela el Peumo, recuperada por el programa Quiero Mi Barrio.....	274
Figura N° 82: Planta de Villa Portales y sus blocks (1-19).....	275
Figura N° 83: Movilidad cotidiana de Cristina	278
Figura N° 84: Movilidad cotidiana de Angélica	282
Figura N° 85: La tensión entre anclaje, asignación y movilidad cotidiana	298
Figura N° 86: Villa Portales en el contexto de la ciudad de Santiago	348
Figura N° 87: Usos del suelo de la comuna de Estación Central.....	350
Figura N° 88: Movilidad diaria por motivos de trabajo y estudio a otras comunas del Área Metropolitana de Santiago.	356
Figura N° 89: Comuna de La Pintana y población El Castillo	359
Figura N° 90: Usos del suelo en la comuna de La Pintana.....	365
Figura N° 91: Peñalolén y la Comunidad Ecológica en el contexto urbano de Santiago.....	368
Figura N° 92: Usos del suelo en la comuna de Peñalolén	370
Figura N° 93: Archétypes constatés sur les trois terrains d'étude.....	409

TABLAS

Tabla N° 1: Configuraciones de la proximidad como soporte y su relación con la movilidad cotidiana.....	67
Tabla N° 2: Entrevistados por terreno	71
Tabla N° 3: División política-administrativa de Chile.....	107
Tabla N° 4: Población y crecimiento de la población por comunas.....	114
Tabla N° 5: Distribución de viajes por modo motorizado agregado y propósito agregado	132
Tabla N° 6: Viajes diarios por persona (1977, 1991, 2001).....	132
Tabla N° 7: Nivel socioeconómico y distribución comunal.....	142
Tabla N° 8: Arquetipos encontrados en los tres terrenos de estudio	301
Tabla N° 9: Block y plazuelas de Villa Portales	352
Tabla N° 10: Grupo etario de los habitantes de Villa Portales y la comuna.....	353
Tabla N° 11: Nivel educacional del jefe de hogar	353
Tabla N° 12: Situación laboral.....	354
Tabla N° 13: Nivel del ingreso promedio según sexo del jefe de hogar.....	355
Tabla N° 14: Situación de propiedad en que se encuentra la vivienda	355
Tabla N° 15: Años en el barrio	355
Tabla N° 16: Localización del trabajo y del estudio.....	357
Tabla N° 17: Uso de los servicios o espacios comunales	357
Tabla N° 18: Tipo de transporte para movilizarse fuera del barrio	358
Tabla N° 19: Situación de indigencia y pobreza en los hogares de La Pintana (junio de 2008-junio de 2009)	360
Tabla N° 20: Rango etario de la población del Gran Santiago y de la comuna de La Pintana.....	361
Tabla N° 21: Nivel educacional	362
Tabla N° 22: Situación de tenencia de la vivienda	362
Tabla N° 23: Participación laboral en las comunas de La Pintana y el Gran Santiago	363
Tabla N° 24: Tasa de desocupación en las comunas de La Pintana y el Gran Santiago.....	363
Tabla N° 25: Tasa de ocupación en la comuna de La Pintana	364
Tabla N° 26: Posición ocupacional de los habitantes de la comuna de La Pintana.....	364
Tabla N° 27: Poblaciones que conforman El Castillo.....	367

RECUADROS

Recuadro N° 1: Las condiciones para la elección de los terrenos	78
Recuadro N° 2: Algunos datos. ¿Qué dice la Encuesta Origen y Destino de Viajes 2006? ¿Hacia una movilidad generalizada?	130

ÍNDICE DETALLADO

ÍNDICE GENERAL	2
AGRADECIMIENTOS	4
INTRODUCCIÓN GENERAL	7
 PRIMERA PARTE	20
EL TERRITORIO DE PROXIMIDAD EN UN CONTEXTO DE MOVILIDAD. APROXIMACIÓN TEÓRICO-METODOLÓGICA	20
Introducción	20
CAPÍTULO 1.....	23
LA PARADOJA DE LA MOVILIDAD. EL TERRITORIO DE PROXIMIDAD COMO SOPORTE PARA LAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD COTIDIANA	23
1. Una visión alternativa de la movilidad	23
1.1.El reforzamiento de los lazos territoriales	24
¿Qué son los soportes? Dos concepciones... ..	25
1.2 El territorio de proximidad como 'soporte', como 'lugar propio' y como 'espacio estratégico' para la movilidad cotidiana	27
2. ¿Qué entendemos por territorio de proximidad? Dos escalas de análisis: la casa y el barrio en un contexto de movilidad	30
2.1 La importancia de estudiar el territorio de proximidad en la sociedad móvil.....	31
2.2 La casa y el barrio: dos escalas para la movilidad cotidiana	33
La casa soporte: ¿apertura o repliegue?	33
El barrio como la segunda escala de la sociedad móvil	35
2.3 Dime dónde y cómo vives, y te diré cómo te mueves	38
La importancia de las lógicas familiares y socioeconómicas y de las políticas de vivienda	38
3. Los conceptos para leer la relación dialéctica entre el territorio de proximidad como soporte y la movilidad cotidiana	42
3.1 ¿Qué concepción del espacio y de las prácticas?	43
Espacio vivido, territorialidad y habitar	43
Las prácticas de lugares	46
3.2 El espacio residencial, las percepciones y los significados. Su influencia sobre la movilidad cotidiana	48
3.3 La espacialización de los modos de vida.....	50
3.4 Estrategias e identidad de desplazamiento.....	52
4. La exigencia a la movilidad y la prueba urbana	55
SÍNTESIS	58

CAPÍTULO 2	59
UNA APROXIMACIÓN COMPRENSIVA Y DINÁMICA DEL TERRITORIO DE PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD COTIDIANA	59
1. Un enfoque pertinente para el estudio del territorio de proximidad y la movilidad cotidiana	60
1.1 La pertinencia de un enfoque inductivo, constructivista y etnográfico	60
1.2 Elementos para leer la proximidad como soporte para la movilidad cotidiana de los individuos	64
2. La selección de los territorios y las herramientas de recolección de la información	68
2.1 Criterio de selección de los territorios y de los actores estudiados.....	68
2.2 La recolección de la información y el acercamiento etnográfico al terreno.	
La pertinencia de la conversación a profundidad y la evolución de la pauta de entrevista	70
SÍNTESIS	74
 CAPÍTULO 3.....	75
LOS CASOS DE ESTUDIO. TRES BARRIOS EMBLEMÁTICOS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE.....	75
1. Las consecuencias de la vivienda social en la época de la dictadura: la erradicación de la pobreza hacia El Castillo.....	79
1.1 Exclusión y marginación socioespacial	81
2. La Unidad Vecinal Portales y el proyecto de ciudad moderna	85
2.1 De la utopía a la obsolescencia	87
3. La huida de la ciudad y la construcción de un imaginario.	
La Comunidad Ecológica de Peñalolén	91
3.1 La construcción de una utopía	94
SÍNTESIS	100
 CONCLUSIÓN	101
 SEGUNDA PARTE	102
LA CONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE. UNA CONSTRUCCIÓN DESDE ARRIBA.....	102
Introducción.....	102
CAPÍTULO 4.....	103
EXPANSIÓN URBANA Y SEGREGACIÓN EN UNA METRÓPOLIS DEL SUR.....	103
1. Santiago de Chile. Territorio en transformación.....	104
1.1 La paradoja: de país desarrollado a segregado	105
¿Quién gobierna Santiago?.....	107
2. ¿Por qué la ciudad crece?.....	109
2.1 Los nuevos actores de la expansión de la ciudad. El mercado, el aumento del ingreso y la liberalización de los servicios.....	110

2.2 Cuando el centro se vacía y la periferia se expande	112
2.3 El papel de los sistemas viales y el transporte en la configuración de la ciudad	116
<i>Las autopistas, el automóvil privado y las desigualdades</i>	119
2.4 Las nuevas centralidades y el surgimiento de los espacios bordes.	
¿Disminución de la escala de la segregación?	120
¿Hacia un cambio en el patrón de segregación?	120
¿Santiago ciudad monocéntrica o policéntrica? Diversas explicaciones	122
SÍNTESIS	125
 CAPÍTULO 5	126
MOVILIDAD URBANA Y MODOS DE VIDA FRAGMENTADOS	126
1. Movilidad urbana y transporte, ¿más desigualdades?	126
1.1. Mercado de trabajo y encapsulamiento socioterritorial	126
1.2 El encapsulamiento de ricos y pobres. ¿Estrategia o restricción?	128
1.3 La modernización del transporte y la llegada del Transantiago. Entre gobernabilidad, institucionalidad y habitantes	133
2. Modos de vida: su construcción desde la segregación socioterritorial	138
2.1 ¿Construyendo desigualdades?	138
2.2 ¿Cómo caracterizar las formas de habitar en una ciudad en constante cambio?	145
2.3 Las clases altas y la huida suburbana	145
2.4 La expulsión de los más pobres hacia los márgenes. Las políticas de vivienda social.....	147
2.5 Un proceso incipiente. La reconquista del centro	151
SÍNTESIS	153
 CONCLUSIÓN	154
 TERCERA PARTE	156
ENTRE EL TERRITORIO DE PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD COTIDIANA. TRES BARRIOS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE. UNA CONSTRUCCIÓN DESDE ABAJO	156
Introducción	156
CAPÍTULO 6	158
ENTRE ARRAIGO Y CONFINAMIENTO. LA LLEGADA A EL CASTILLO Y LA IMPORTANCIA DEL TERRITORIO DE PROXIMIDAD	158
1. La erradicación y el acceso a la casa propia. Una movilidad residencial obligada, un anclaje forzado y el proceso de autoconstrucción.....	159
1.1 La llegada a El Castillo. Un proceso de reanclaje en un nuevo territorio	160
1.2 La casa. Entre autoconstrucción, significados y aprender a vivir	165
<i>La autoconstrucción</i>	165
<i>La casa cambia de significado</i>	174

2. El barrio como soporte. El anclaje barrial y la movilidad de proximidad	175
2.1. El barrio como soporte frente a una movilidad limitada.	
El valor de los recursos de la proximidad	176
2.2 Los efectos de barrio: una visión reduccionista. Nuevas perspectivas para el caso de Santiago de Chile	178
3. Hacia un nuevo modelo territorial de la pobreza: los recursos de la proximidad, la dependencia local y la experiencia de la movilidad cotidiana.....	181
3.1 El trabajo informal. Prácticas de movilidad cotidiana centradas en la proximidad.....	182
<i>Trabajar en la misma comuna. La proximidad como recurso</i>	184
<i>La movilidad cotidiana femenina y sus exigencias</i>	188
3.2 La vecindad, las redes familiares y los servicios. Su rol para la movilidad cotidiana de los más pobres	191
<i>La modernidad y los servicios</i>	193
<i>Las ferias</i>	195
<i>La oferta educativa</i>	196
<i>Las organizaciones de barrio: la participación y la asociatividad</i>	197
<i>Entre caminata y bicicleta</i>	199
4. Transporte, exclusión y control de la movilidad cotidiana.....	200
4.1 El transporte como elemento de inequidad social y espacial	200
<i>Transantiago: ¿dispositivo revelador de desigualdades?</i>	200
4.2 La experiencia de la movilidad cotidiana	202
<i>La percepción del transporte, la adaptación y los problemas</i>	202
5. El habitar atópico, el deseo de partir y el imaginario de la movilidad. ¿Entre arraigo y confinamiento?	206
5.1 Rehúsar moverse más lejos. La proximidad como confinamiento	207
5.2 Entre arraigo y deseo de partir	207
<i>La manifestación de una ambivalencia</i>	208
<i>La tensión de Ana</i>	209
<i>La movilidad cotidiana como escape</i>	210
SÍNTESIS	212
CAPÍTULO 7	214
LA HUIDA DE LAS CLASES MEDIAS Y EL IDEAL COMUNITARIO.	
¿EL ANCLAJE FUE POSIBLE PORQUE LA MOVILIDAD FUE ACEPTADA?	214
1. Formas de habitar y movilidades periurbanas	214
1.1 La llegada a Peñalolén y la formación de una ‘Comunidad’.....	216
<i>La salida y la construcción de un territorio único en los márgenes de la ciudad</i>	216
<i>El esfuerzo y la construcción de un habitar posible</i>	220
<i>El sentimiento de comunidad</i>	222
1.2 La autoconstrucción. Una apropiación y un anclaje único en el espacio residencial	223
<i>El proceso de construcción de la casa. Entre aventura, creación e imaginación</i>	225

2. La movilidad cotidiana: estrategias, uso del automóvil y organización de los trayectos, ¿dependencia o elección?.....	229
2.1 La movilidad cotidiana: el automóvil	229
<i>El Automóvil, las estrategias y la percepción del sistema de transporte público</i>	230
2.3 La proximidad soporte para la organización de los trayectos y el control de la movilidad cotidiana.....	234
<i>Las redes de apoyo, la organización de los desplazamientos y la tensión</i>	234
<i>Una organización constante. Lo que implica elegir vivir aquí</i>	236
3. La movilidad cotidiana versus la proximidad como recurso y valor.....	237
3.1 La gestión de las movilidades cotidianas y la escala la proximidad	238
<i>Las movilidades cotidianas de proximidad</i>	238
<i>El repliegue</i>	239
3.2 El trabajo a proximidad.....	240
4. El síndrome del espino y la individualización de las relaciones.	
¿De comunidad a barrio cerrado?	243
4.1 La comunidad se resquebraja	243
<i>La llegada de los nuevos residentes, el discurso ecológico y los colegios alternativos.</i>	245
<i>¿Movilidad sin soporte?</i>	245
<i>¿Comunidad o barrio cerrado?</i>	247
4.2 Los cambios en los modos de vida. La gestación de los conflictos y las luchas por el resguardo de la identidad.....	249
<i>La llegada de las amenazas</i>	249
<i>Conflictos, gestión interior y ¿solidaridad de barrio?</i>	251
<i>Entre repliegue y resguardo de la identidad</i>	253
5. El imaginario de la movilidad y la modernidad	254
5.1 El ejemplo del viaje como la movilidad de la modernidad	254
<i>La movilidad como libertad</i>	254
SÍNTESIS	256
CAPÍTULO 8	258
UN PROYECTO COLECTIVO MODERNO. ENTRE UTOPIA,	
ARRAIGO Y DETERIORO	258
1. La vivienda colectiva moderna.....	258
1.1 La llegada a la vivienda y la instalación en un lugar único de la ciudad.....	259
<i>La llegada y los primeros años en la Villa</i>	259
1.2 Habitar el espacio residencial	267
<i>La casa se funde con el exterior</i>	267
2. La escala de la proximidad y la movilidad cotidiana, ¿nuevas formas de anclajes?	270
2.1 Los que eligieron anclarse y quedarse. La construcción de las prácticas barriales y la movilidad cotidiana	270

<i>Los lazos sociales y los espacios de la Villa como soporte</i>	270
<i>Circular, moverse</i>	272
<i>Un habitar utópico</i>	273
<i>La centralidad y el manejo de las movilidades urbanas. Anclados pero móviles</i>	276
2.2 El transporte público y los modos suaves. ¿Hacia una complementariedad de modos en Villa Portales?	279
<i>La caminata y la bicicleta</i>	280
3. La reconfiguración del soporte de proximidad. El deseo de marcharse, la llegada de los arrendatarios y las nuevas apropiaciones del espacio	281
3.1 Huir, partir. El barrio como un soporte para una movilidad cotidiana de diferenciación	281
<i>La movilidad cotidiana como diferenciación y escape</i>	281
<i>El deterioro y las ganas de salir</i>	283
3.2 Los nuevos actores de la Villa Portales. El empobrecimiento de su población y la llegada de los nuevos habitantes	284
<i>Los que llegan. Entre centralidad y distancia</i>	285
4. La mutación de los espacios, el deterioro y el conflicto. ¿Resistir habitando?	288
4.1 Entre ocaso y resistencia	289
<i>La administración pasa a manos de los habitantes</i>	289
SÍNTESIS	293
CONCLUSIÓN	295
CUARTA PARTE	298
APERTURA: LOS ARQUETIPOS	298
Introducción	298
CAPITULO 9	299
LOS ARQUETIPOS DE LA PROXIMIDAD COMO SOPORTE PARA LA MOVILIDAD	299
1. El arquetipo de la localidad	301
1.1 El local confinado	302
1.2 El local móvil	304
1.3 Local hacia replegado	306
2. El arquetipo del metropolitano	307
2.1 Metropolitano hacia no barrial	308
2.2 Metropolitano diferenciado	309
2.3 Metropolitano dependiente versus metropolitano autónomo	310
3. El arquetipo del replegado	311
3.1 El replegado confinado y el replegado hacia metropolitano	312
SÍNTESIS	314

CONCLUSIÓN FINAL.....	317
ANEXOS	325
Anexo N° 1.....	326
Anexo N° 2.....	331
Anexo N° 3.....	348
Anexo N° 4.....	372
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	416
LISTA DE FIGURAS, TABLAS Y RECUADROS	432
ÍNDICE DETALLADO	436

Entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana.

Los anclajes y el territorio de proximidad como soporte y recurso para las prácticas de movilidad de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile

Resumen

Contrariamente a los postulados de una movilidad generalizada de la sociedad y el debilitamiento de la dimensión territorial, se demuestra en esta investigación la importancia del territorio de proximidad – casa y barrio – como espacio soporte, lugar propio y estratégico para hacer frente a las tensiones que trae la modernidad. En efecto, los individuos buscan un equilibrio que toma la forma de una oscilación entre nomadismo y anclaje, que da cuenta que la movilidad más que oponerse se articula con el anclaje en la proximidad.

Reuniendo los aportes de la Geografía y la Etnografía se realizó una investigación en tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile (barrios distintos en términos de localización y composición socioeconómica), que consistió en observaciones y visitas reiteradas y prolongadas a dichos terrenos así como la realización de 51 conversaciones a profundidad con sus habitantes. Se plantea que ellos buscan una inserción socioespacial marcada por la proximidad como forma de hacer frente a una exigencia cada vez mayor a la movilidad, demostrando como la casa y el barrio se constituye en un punto de anclaje substancial de los modos de vida.

Esta investigación sostiene que es el anclaje en el territorio de proximidad lo que hace posible la exploración de la ciudad en sus diversas escalas. Ir lejos, viajar, desplazarse largas distancias no implica necesariamente una ruptura con el lugar de origen, con la familia, con el medio ambiente cotidiano, por el contrario, es el soporte en la proximidad lo que permite que muchas prácticas de movilidad cotidiana puedan realizarse. Tres arquetipos de la proximidad como soporte fueron identificados en esta investigación: *los locales*, *los metropolitanos* y *los replegados*, mostrando que el rol de la escala barrial existe como una oscilación entre arraigo y movilidad, entre rechazo y confinamiento.

Palabras clave: Territorio de proximidad, prácticas de movilidad cotidiana, arquetipos de la proximidad como soporte, barrios, Santiago de Chile.

Between the territory of proximity and daily mobility

The anchorage and the territory of proximity as a resource and support for mobility practices of the inhabitants of the city of Santiago de Chile

Summary

Contrary to the assumptions/ postulates of a generalized mobility of society and the weakening of the territorial dimension, this research demonstrates the importance of the proximity of the territory - home and neighborhood - as a support place, a very suitable and strategic place to deal with the tensions modern life brings. Indeed, individuals seek for a balance that takes the form of an oscillation between nomadism and anchorage, which proves that mobility rather than opposing, articulates with the anchorage in the proximity.

Gathering information from the Geography and Ethnography, research was carried out in three neighborhoods of the city of Santiago de Chile (different neighborhoods in terms of location and socioeconomic composition), the investigation consisted on observations and

repeated and prolonged visits to the places mentioned and the execution of 51 in-depth conversations with its inhabitants. It is suggested that they seek a sociospatial insertion marked by proximity as a way to cope with an increasing demand for mobility, showing how the house and the neighborhood becomes a substantial anchor point of lifestyles.

This research argues that is the anchorage in the territory of proximity that makes it possible to explore the city at various scales. Going away, traveling, moving long distances does not necessarily imply a rupture with the place of origin, with family, with the everyday environment, however, is the support in the proximity which allows many daily mobility practices to be made. Three archetypes of proximity and support were identified in this research: *the locals*, *the metropolitans* and the retracted, showing that the role of neighborhood scale exists as an oscillation between rootedness and mobility, between rejection and confinement.

Keywords: Territory of proximity, daily mobility practices, archetypes of proximity as a support, neighborhoods, Santiago de Chile.

Entre le territoire de proximité et la mobilité quotidienne.

Les ancrages et le territoire de proximité comme support et ressource pour les pratiques de mobilité des habitants de la ville de Santiago du Chili.

Résumé

Face aux hypothèses de mobilité généralisée de la société et d'affaiblissement de la dimension territoriale, il est démontré dans cette recherche l'importance du territoire de proximité – la maison et le quartier – en tant que support, et lieu personnel et stratégique permettant aux individus de surmonter les tensions qu'entraîne la modernité. Les individus sont, en effet, à la recherche d'un équilibre oscillant entre nomadisme et ancrage. Ainsi, il apparaît que la mobilité, bien loin de s'opposer, trouve à s'articuler avec l'ancrage dans la proximité.

En concentrant les apports de la Géographie et de l'Ethnographie, une recherche a pu être menée dans trois quartiers de la ville de Santiago du Chili (quartiers qui se différencient par leur emplacement et par la composition socio-économique de leurs habitants). Cette recherche a été rendue possible grâce aux observations et aux visites réitérées et prolongées sur les différents terrains d'étude ainsi qu'à la réalisation de 51 entretiens approfondis avec les habitants de ces quartiers.

Il est avancé dans ce travail que ces derniers cherchent à s'insérer socio-spatialement en s'inscrivant dans la proximité afin de faire face à une exigence toujours plus forte de mobilité. A cette fin, il est démontré comment la maison et le quartier deviennent un point d'ancrage substantiel des différents modes de vie.

Cette recherche soutient que c'est l'ancrage dans le territoire de proximité qui rend possible l'exploration des différentes échelles de la ville.

Aller loin, voyager, se déplacer sur de longues distances n'implique pas nécessairement une rupture avec le lieu d'origine, avec la famille, ou avec l'environnement quotidien. Au contraire, c'est le support dans la proximité qui permet à de nombreuses pratiques de mobilité de pouvoir se réaliser.

Trois archétypes de la proximité en tant que support ont été identifiés dans cette recherche : *les locaux*, *les métropolitains* et *les repliés*, démontrant ainsi que le rôle de l'échelle du quartier prends la forme d'une oscillation entre enracinement et mobilité, entre rejet et confinement.

Mots clés: Territoire de proximité, pratiques de mobilité quotidienne, archétypes de la proximité comme support, Santiago du Chili.